BOLETÍN OFICIAL

DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO III.—NÚM. 588 | BUENOS AIRES, JUEVES 4 DE JULIO DE 1895
Dirección y Administración: Balcarce 256 | Director: Angel Menchaca

ACUERDO DE CREACIÓN

Artículo 1° En el "Boletín Oficial", que aparecerá diariamente en la Capital de la República Argentina, se hará la publicación oficial de las leyes, decretos, resoluciones, informes y demás datos que den á conocer el estado y movimiento de la Administración.

Art. 2° En el "Boletín" deberá publicarse asimismo todos los avisos del Gobierno.

Art. 3° El "Boletín" deberá hacerse circular convenientemente en todas las reparticiones de los tres poderes del Estado y se distribuirá en suficiente número de ejemplares, á los gobiernos de provincias, legaciones y consulados argentinos.

Art. 4° Los documentos que en él se inserten serán tenidos por auténticos y obligatorios por efecto de esa publicación.—*(2 de mayo de 1893).*

SUMARIO

MINISTERIO DE HACIENDA

Acuerdo ordenando un pago—Decreto nombran do varios médicos inspectores de embarcaderos de animales—Resolución confirman do un fallo de la aduana de la capital—Resolución confirmando un fallo de la aduana de la capital—Resolución no haciendo lugar á una reconsideración solicitada por el señor T. L. M. Rose—Resolución no haciendo lugar á una reconsideración solicitada por el señor T.L.M.Rose—Resolución nombrando una comisión para que informe acerca del ensayo de un aparato controlador ofrecido en venta —Resolución no haciendo lugar á un pedido de reconsideración—Resolución no haciendo lugar á un pedido de reconsideración—Resolución confirmando un fallo de la aduana de la capital—Resolución no haciendo lugar á una reconsideración solicitada por los señores Ros y Tobal—Resoluciónes no haciendo lugar á varias solicitudes de devolución de derechos—Mensaje del Poder Ejecutivo al H. Congreso de la Nación solicitando una aclaración respecto á una partida de arancel de aduana.

CRONICA ADMINISTRATIVA

Comisión nacional de ferrocarriles garantidos: informe referente al Ferrocarril al Pacífico—Caja de conversión—Estado mayor de marina —Aduana de la capital.

PODER EJECUTIVO

Ministerio de Hacienda

Acuerdo ordenando un pago.

Buenos Aires, Julio 2 de 1895.

Considerando que la cantidad de pesos 6,000 moneda nacional, que se dió al Crédito público nacional para atender las reparaciones que tenían que llevarse á cabo en su nueva instalación, así como también á los demás gastos accesorios, ha sido insuficiente, no obstante haberse procedido con gran economía, pues ha habido necesidad de proceder á ejecutar varias obras de carpintería, colocación de caños, etc., y atentas las razones manifestadas precedentemente por el jefe de esa repartición,

El Presidente de la República, en acuerdo de ministros,

DECRETA:

Artículo 1° Entréguese por Tesorería general, previa intervención, al señor Martinia no Antonini, la suma $ 1,102.30 moneda nacional, á que asciende el importe de esas obras.

Art. 2° Impútese al inciso 26, ítem 1, anexo D del presupuesto general vigente.

URIBURU.—J. J. ROMERO.
A. ALCORTA—E. J. BALSA.

Decreto nombrando varios médicos inspectores de embarcaderos de animales.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

Atento el extraordinario incremento que ha tomado el embarque de animales en pie para la exportación por el puerto de La Plata, y en virtud de lo que dispone el art. 20 del decreto reglamentario de 17 de Abril del corriente año,

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1° Comisiónase á los médicos veterinarios doctores Angel C. Martínez y José M. Agote para que ejerzan las funciones de inspector y de veterinario respectivamente, de los embarcaderos de animales en pie, del puerto de La Plata, encargándoseles especialmente vigilen el estricto cumplimiento del mencionado decreto.

Art. 2° Los nombrados por el artículo anterior gozarán, respectivamente, de la remuneración mensual de quinientos y de doscientos pesos moneda nacional, que se atenderán con la partida de eventuales del departamento de Hacienda.

Art. 3° Solicítese oportunamente del H. Congreso la inclusión de este servicio en el presupuesto para 1896.

Art. 4° La inspección que se crea por el artículo 1°, dependerá directamente de la secretaría del departamento de Hacienda.

Art. 5° Comuníquese, publíquese, etc.

URIBURU.
J. J. ROMERO.

Resolución confirmando un fallo de la aduana de la capital.

Expedientes núms. 1283 y 1253, letras B y C, 1895.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

Resultando de las actuaciones producidas, que los señores Ros y Tobal pidieron embarcar, con destino á Santa Fe, en el vapor «Río Victoria», por la guía de removido núm. 2731, (72) setenta y dos docenas naipes, mientras que el empleado de la aduana de la capital, señor R. Torres, sólo comprobó el embarque de cincuenta y cinco docenas, faltando por lo tanto, diez y siete docenas, hecho que los artículos 668 y 1011 de las ordenanzas de aduana ha previsto y penado; y no siendo atendibles las excusas de los interesados, respecto de que se trata de un error involuntario del dependiente encargado de la operación,

SE RESUELVE:

Confírmase el fallo de la aduana de la capital, de que se recurre, que condena á los presentantes al pago de una multa, equivalente á los dobles derechos sobre la diferencia de que se trata.

Pase á la Dirección general de rentas para los efectos del caso.

J. J. ROMERO.

Resolución confirmando un fallo de la aduana de la capital

Expedientes núms. 1282, letra C y 1384, letra W, 1895.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

Vistas estas actuaciones y resultando que, contra lo aseverado por los recurrentes señores Williams y Cª, el capitán del vapor «Ramazán» comenzó, sin permiso alguno, á consumir parte de los treinta y siete bultos de mercaderías que le fueron trasbordados del vapor inglés «Talavera», hecho que implica una infracción al artículo 602 de las ordenanzas vigentes y penado por el artículo 1101 de las mismas con una multa igual al valor de los efectos que, despachados en tránsito fueron destinados al consumo,

SE RESUELVE:

Confírmase el fallo de la aduana de la capital, de que se recurre y que condena á los peticionantes al pago de una multa equivalente al valor de los mencionados (37) treinta y siete bultos de mercaderías que, embarcadas en el «Ramazán» con destino á Río Janeiro, se han entregado al consumo del buque.

Pase á la Dirección general de rentas á sus efectos.

J. J. ROMERO.

Resolución no haciendo lugar á una reconsideración solicitada por el señor T. L. M. Rose.

Expediente núm. 1392, letra R, 1895.

Buenos Aires, Junio 27 de 1895.

Visto el presente pedido de reconsideración de la resolución de fecha 18 de Abril último, que confirma un fallo de la aduana de la capital, de que recurrió el peticionante señor T. L. M. Ro-

se y que le condenaba al pago de una multa de (20) veinte pesos por cada bulto que ha faltado en la descarga del vapor inglés «Highland Chief»; y

Considerando:

Que el fallo de su referencia ha sido bien pronunciado, no siendo atendibles las consideraciones en que el recurrente apoya este pedido de revisión,

SE RESUELVE:

Estése á lo fallado en 18 de Abril último, bajo el número 740, y pase á la Dirección general de rentas para sus efectos.

J. J. ROMERO.

Resolución no haciendo lugar á una reconsideración solicitada por el señor T. L. M. Rose.

Expediente núm. 1393, letra R, 1895.

Buenos Aires, Junio 27 de 1895.

Considerando que las razones en que el peticionante señor T. L. M. Rose basa su pedido de reconsideración del decreto de este ministerio, fecha 22 de Abril último, que confirma un fallo de la aduana de la capital, que le condena al pago de *veinte* pesos de multa por cada bulto que ha faltado en la descarga del buque «Highland Mary», entrado al puerto en 23 de Diciembre de 1893, no son atendibles, desde que nada implica que por él haya pagado derechos el consignatario de los efectos, pues esa multa se aplica al capitán y tiende á castigar la desaparición de mercaderías registradas en el manifiesto y que pudieran ser descargadas ó trasbordadas indebidamente, antes de que el buque fondeara en el puerto,

SE RESUELVE:

No ha lugar á lo pedido y pase á la Dirección general de rentas para los efectos de estilo.

J. J. ROMERO.

Resolución nombrando una comisión para que informe acerca del ensayo de un aparato controlador ofrecido en venta.

Expediente núm. 687, letra I, 1895.

Buenos Aires, Julio 2 de 1895.

Encontrando este Departamento aceptable el nuevo control que se propone para el percibo del impuesto interno con que la ley grava la fabricación de fósforos, y siendo conveniente someterla á un ensayo antes de aceptarlo por el Estado,

SE RESUELVE:

1° Nómbrase una comisión compuesta del administrador general de los impuestos internos y de los ingenieros que designará el presidente del Departamento de obras públicas, encargada de inspeccionar el ensayo del aparato controlador que se ofrece en venta y de informar al Departamento de Hacienda á su respecto,

2° Comuníquese al administrador general de los impuestos internos y al presidente del Departamento de obras públicas.

J. J. ROMERO.

Resolución no haciendo lugar á una reconsideración

Expedientes núms. 1094, letra M, y 1138, C, 1895.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

Tratándose en el presente caso de un error producido con motivo de la documentación de una guía de removido; teniendo en cuenta que es á la sombra de este convenio que más se ha defraudado la renta, y considerando que las ordenanzas de aduanas penan precisamente los errores cometidos en el despacho con prescindencia de intenciones; estando el presente caso regido por los artículos 668 y 1011 de las mismas,

SE RESUELVE:

No ha lugar á la reconsideración del fallo de la aduana de la capital, de fecha 4 de Abril último, que condena al pago de dobles derechos por los (131) ciento treinta y un kilos de fósforos que los recurrentes señores Mignaquy y compañía manifestaron, de acuerdo con la guía núm 2266, relativa al embarque en el vapor «Litoral», con destino á Patagones, de 2 latas conteniendo 85 kilos neto de fósforos cada una, y que en la verificación sólo arrojaron un contenido de 39 kilos.

Pase á la Dirección general de rentas á sus efectos.

J. J. ROMERO.

Resolución no haciendo lugar á un pedido de reconsideración

Expediente núm. 1122, letra C, 1895.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

Visto el pedido de reconsideración formulado por los señores Willmann y compañía, en 11 de Mayo último, de un fallo de la aduana de la capital, fecha 24 de Diciembre de 1894, que declara caídos en comiso, 158 libras de manteca, 8 docenas de botellas de agua mineral y un casco de vino tónico, encontrados á bordo del vapor «Mérida», por el empleado señor J. A. Cabo, como formando parte del rancho, sin que hubiese sido incluído en el manifiesto respectivo, y teniendo en cuenta que la excusa de error involuntario no es atendible y que el presente caso está previsto y penado por los artículos 31, 358, 836, 848 y 1000 de las ordenanzas de aduana en vigencia,

SE RESUELVE:

No ha lugar á la reconsideración de su referencia y vuelva á la Dirección general de rentas para los efectos del caso.

J. J. ROMERO.

Resolución confirmando un fallo de la aduana de la capital

Expedientes núms. 1211 y 1286 letras C y S respectivamente, 1895.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

Comprobándose por las actuaciones producidas, el exceso denunciado por el empleado de la aduana de la capital señor E. Macías en un despacho de los peticionantes, señores Shaw é hijos, que dió margen al fallo de esa aduana, de fecha 9 de Abril del corriente año, que condena á comiso los 887 kilos pábilo para velas, materia de la denuncia, y no siendo atendible la excusa de buena fe y error material que alegan los interesados al recurrir de ese fallo,

SE RESUELVE:

Confírmase en todas sus partes el fallo recurrido y pase á la Dirección general de rentas para su conocimiento y demás efectos pertinentes.

Repónganse los sellos en su oportunidad.

J. J. ROMERO.

Resolución no haciendo lugar á una reconsideración solicitada por los señores Ros y Tobal.

Expediente núm. 1352, letra R, y 1371 C, 1892.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

No siendo atendibles las consideraciones que aducen los recurrentes señores Ros y Tobal, al reclamar del fallo de la aduana de la capital, de fecha 27 de Marzo próximo pasado, que les condena á la pena de dobles derechos por cincuenta y nueve kilos de fósforos que, documentados á despacho con destino á Resistencia en la guía de removido número 579, resultaron de menos en la verificación que en el momento del embarque hizo el empleado señor Emeterio de la Llave y teniendo en consideración que el presente caso se encuentra legislado por los artículos 668 y 1011 de las ordenanzas de aduana en vigencia,

SE RESUELVE:

No ha lugar á la reconsideración de su referencia y pase á la Dirección general de rentas para los efectos del caso.

Repónganse los sellos oportunamente.

J. J. ROMERO.

Resoluciones no haciendo lugar á varias solicitudes de devolución de derechos.

Expediente núm. 5109, letra B, 1894.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

No siendo aplicable en el presente caso el decreto de 5 de Noviembre próximo pasado, en que se basa este pedido,

SE RESUELVE:

No ha lugar á la devolución de derechos de eslingaje, solicitada por el señor Fernando Bustelli, y que reclama fundado en que el Poder Ejecutivo estableció un derecho menor que el que él abonara, sin tener en cuenta el peticionante que la operación de que se trata se realizó con anterioridad á la fecha de la corrección de la referencia.

Pase á sus efectos á la Dirección general de rentas.

J. J. ROMERO.

Expediente núm. 5110, letra B, 1894.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

No siendo aplicable en el presente caso el decreto de 5 de Noviembre próximo pasado, en que se basa este pedido,

SE RESUELVE:

No ha lugar á la devolución de derechos de eslingaje, solicitada por el señor

Fernando Bustelli y que reclama, fundado en que el Poder Ejecutivo estableció un derecho menor que el que él abonara, sin tener en cuenta el peticionante que la operación de que se trata se realizó con anterioridad á la fecha de la corrección de la referencia.
Vuelva á sus efectos á la Dirección general de rentas.

J. J. ROMERO.

Expediente núm. 1506, letra P, 1895.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

Visto el precedente reclamo de los señores Plazzi y La Scalea, solicitando se les devuelvan los derechos abonados por once bordalesas de vino, que la aduana de la capital les entregó de menos en una partida de 232 cascos y resultando de los informes producidos que el reclamo carece de razón de ser, pues no sólo no han abonado derechos sobre dichos once cascos, sino que la aduana se quedó con ellos á mérito del exceso que en el litraje manifestado al total de la partida denunció el vista medidor señor Arosteguy, exceso reconocido por los recurrentes, quienes optaron por hacer abandono de lo resultante de más en lugar de pagar el comiso,

SE RESUELVE:

No ha lugar á lo pedido y vuelva á la Dirección general de rentas para los efectos del caso.

J. J. ROMERO.

Expediente núm. 4965, letra B, 18954

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

No siendo aplicable en el presente caso el decreto de 5 de Noviembre pró ximo pasado, en que se basa este pedido,

SE RESUELVE:

No ha lugar á la devolución de derechos de eslingaje, solicitada por los señores Bianchi y Cía. y que reclaman, fundados en que el Poder Ejecutivo estableció un derecho menor que el que ellos abonaron, sin tener en cuenta los peticionantes que la operación de que se trata se realizó con anterioridad á la fecha de la corrección de la referencia.
Vuelva á sus efectos á la Dirección general de rentas.

J. J. ROMERO.

Expediente núm. 4466, letra P, 1894.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

No siendo posible dar efecto retroactivo al decreto de 23 de Octubre de 1894, que corrige el arancel aduanero vigente en ese año y da margen á este pedido,

SE RESUELVE:

No ha lugar á la devolución de derechos que gestionan los señores Peretti y Pestagalli. en virtud de haber despachado en 2 de Abril del año próximo pasado una partida de 600 botellas de vidrio, con sujeción al arancel vigente, modificado más tarde.
Pase á la Dirección general de rentas á sus efectos.

J. J. ROMERO.

Expediente núm. 5111, letra B, 1894.

Buenos Aires Junio 28 de 1895.

No siendo aplicable en el presente caso el decreto de 5 de Noviembre ppdo., en que se basa este pedido,

SE RESUELVE:

No ha lugar á la devolución de derechos de eslingaje, solicitada por el señor Fernando Bustelli, y que reclama fundado en que el Poder Ejecutivo estableció un derecho menor que el que él abonara sin tener en cuenta el peticionante que la operación de que se trata se realizó con anterioridad á la fecha de la corrección de la referencia.
Vuelva á sus efectos á la Dirección general de rentas.

J. J. ROMERO.

Expediente número 4963, letra B, 1895.

Buenos Aires, Junio 28 de 1894.

No siendo aplicable en el presente caso el decreto de 5 de Noviembre ppdo., en que se basa este pedido,

SE RESUELVE:

No ha lugar á la devolución de derechos de eslingaje, solicitada por los señores Bianchi y Cª, y que reclaman fundados en que el Poder Ejecutivo estableció un derecho menor que el que ellos abonaron, sin tener en cuenta los peticionantes que la operación de que se trata se realizó con anterioridad á la fecha de la corrección de la referencia.
Vuelva á sus efectos á la Dirección general de rentas.

J. J. ROMERO.

Expediente núm. 4964, letra B, 1894.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

No siendo aplicable en el presente caso el decreto de 5 de Noviembre próximo pasado, en que se basa este pedido.

SE RESUELVE:

No ha lugar á la devolución de derechos de eslingaje, solicitada por los señores Bianchi y Cª, y que reclaman fundados en que el Poder Ejecutivo estableció un derecho menor que el que ellos abonaron, sin tener en cuenta los peticionantes que la operación de que se trata se realizó con anterioridad á la fecha de la corrección de la referencia.
Vuelva á sus efectos á la Dirección general de rentas.

J. J. ROMERO.

Expediente núm. 4468, letra P, 1894.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

No siendo posible dar efecto retroactivo al decreto de 23 de Octubre de 1894, que corrige el Arancel aduanero vigente en ese año y da margen á este pedido,

SE RESUELVE:

No ha lugar á la devolución de derechos que gestionan los señores Peretti y Pestagalli, en virtud de haber despachado en Mayo 20 de 1894 una partida de 600 botellas de vidrio con sujeción al Arancel vigente, modificado más tarde.
Pase á la Dirección general de rentas para los efectos pertinentes.

J. J. ROMERO.

Expediente número 4371, letra D, 1894.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

No siendo posible dar efecto retroactivo al decreto de 23 de Octubre de 1894 que corrige al Arancel aduanero vigente en ese año y da margen á este pedido,

SE RESUELVE:

No ha lugar á la devolución de derechos que gestionan los señores Demarchi Parodi y Cia., en virtud de haber despachado en Enero 19 del año próximo pasado una partida de 1112 kilos ácido tartárico, con sujeción al Arancel vigente, modificado más tarde.
A sus efectos, pase á la Dirección general de rentas.

J. J. ROMERO.

Expediente núm. 4370, letra D, 1894.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

No siendo posible dar efecto retroactivo al decreto de 23 de Octubre de 1894, que corrige el Arancel aduanero vigente en ese año, y da margen á este pedido,

SE RESUELVE:

No ha lugar á la devolución de derechos que gestionan los señores Demarchi Parodi y Cía., en virtud de haber despachado en 4 de Mayo del año próximo pasado, una partida de 1680 kilos ácido tartárico, con sujeción al Arancel vigente, modificado más tarde.
A sus efectos, pase á la Dirección general de rentas.

J. J. ROMERO.

Expediente núm 4467, letra P, 1894.

Buenos Aires, Junio 28 de 1895.

No siendo posible dar efecto retroactivo al decreto de 23 de Octubre de 1894, que corrige el Arancel aduanero vigente en ese año y da margen á este pedido

SE RESUELVE:

No ha lugar á la devolución de derechos que gestionan los señores Peretti y Pestagalli, en virtud de haber despachado en 1º de Febrero del año ppdo., una partida de 600 botellas de vidrio con sujeción al Arancel vigente, modificado más tarde.
A sus efectos, pase á la Dirección general de rentas.

J. J. ROMERO

Mensaje del Poder Ejecutivo al H. Congreso de la Nación, solicitando una aclaración respecto á una partida del Arancel de aduanas.

Buenos Aires, Julio 3 de 1895.

Al honorable Congreso de la Nación.

La ley de aduana vigente, al fijar los derechos respectivos, sólo distingue tres clases de yerba: una elaborada, del Paraguay, en tercios ó cajones, á la que grava con cinco centavos el kilo; otra en bolsas, ó la del Brasil, en cualquier envase, con cuatro centavos, y otra sin principio de elaboración, para la que fija uno y medio centavos el kilo.

El despacho aduanero ha suscitado dudas respecto á cuál de estas categorías del Arancel pertenece la yerba que, sin haber sufrido una completa y definitiva elaboración, ha pasado, sin embargo, por las operaciones que implican la calefacción y trituración á que se somete la yerba para preservarla de la natural descomposición, primero, y para aprensarla después en las bolsas ó sacos en que es traída á las fábricas donde experimenta la trituración final.

A juicio del Poder Ejecutivo, no siendo en realidad esta yerba, sin principio de elaboración, porque ha sufrido dos operaciones importantes en este sentido, como queda dicho, ni estando tampoco completamente elaborada porque le falta terminar la trituración, no cae ni dentro del gravamen de uno y medio centavos el kilo, ni dentro del de cinco centavos que fija la ley, sino que se halla regido por el derecho de cuatro centavos, establecido para la yerba en bolsas, en cualquier envase; y así lo ha declarado en una resolución reciente, pronunciada con motivo de una consulta que le ha sido hecha por una aduana importante.

Ahora bien: como esta resolución viene á herir valiosos intereses de fábricas radicadas en el país, las que, al amparo de una equivocada interpretación de la tarifa, han desembolsado capitales importantes para adquirir la primera materia y levantar las instalaciones industriales, el Poder Ejecutivo tiene el honor de ocurrir á vuestra honorabilidad solicitando una aclaración del espíritu que informó la sanción del Arancel aduanero, en la parte aludida, y proponiéndoos que, en caso de no considerar incluída á la yerba con principio de elaboración en las categorías de la tarifa, os dignéis fijarle un derecho especial de dos y medio centavos el kilo.

Dios guarde á V. H.

URIBURU.

J. J. Romero.

CRONICA ADMINISTRATIVA

COMISION NACIONAL DE FERROCARRILES GARANTIDOS

Buenos Aires, Julio 3 de 1895.

A S. E. el señor Ministro del Interior:

Tengo el honor de elevar á V. E. el adjunto informe de esta comisión, referente al Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico y el examen de las cuentas de explotación del mismo, desde el día de la apertura al servicio de sus diversas secciones, hasta el 31 de Diciembre de 1893.

Dios guarde á V. E.- B. Lastra.— *B. Saravia*, secretario.

Memorandum del Ferrocarril al Pacífico

Antecedentes

Por ley de 5 de Noviembre de 1872, se autoriza al P. E. á contratar con empresas particulares la construcción y explotación, entre otras líneas, las siguientes:

1º De Buenos Aires hasta San Juan pasando por Rojas ó Junin, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza. (En estas líneas están comprendidas las actuales del Pacífico y Gran Oeste Argentino.)

2º De Mendoza á San Juan en dirección á San Felipe de los Andes, hasta el límite de la República (actual Trasandino).

Estas líneas tendrán la trocha uniforme de 1 metro (art. 3º).

La Nación garante en cada una de estas vías, el interés de 7 ºlo anual sobre el precio por que las contrate, por el término de 20 años (art. 4º).

El P. E. no tomará en consideración ni aceptará propuesta alguna que exceda del precio máximo que á continuación se fija por kilómetro:

1º Para la vía de Buenos Aires á San Juan pesos f. 18 000 por kilómetro.

2º Para la Trasandina pesos f. 33.000 por kilómetro (art. 5º).

La construcción de estas vías se hará por secciones, y la garantía se pagará sobre el capital que cada una representa, desde que sean dadas al servicio público. (Art. 6º.)

Las cantidades que el P. E pague para el servicio de la garantía, las entregará en fondos públicos de 6 ºlo de renta y 1 ºlo de amortización anual al precio corriente en Londres, ó en dinero efectivo, cuando el P. E. así lo estime conveniente. (Art. 7º)

Para los efectos de la garantía, se deducirá el 50 ojo del producto bruto de la línea (Pacífico y Gran Oeste Argentino) con excepción de la Trasandina y la de Jujuy en las que se deducirá el 55 ojo (art. 8º).

Cuando el producto líquido de cada línea exceda del 7 ojo, la empresa respectiva entregará á la Nación el excedente íntegro, en efectivo ó en fondos públicos del 6 ojo de renta y 1 ojo de amortización, al precio corriente en Londres, hasta reembolsar por completo las cantidades recibidas en razón de la garantía (art. 9º).

En los artículos 10 á 20 inclusive, se determina sobre la fijación de las tarifas, las trazas, sobre los plazos y condiciones de la presentación de los estudios, principio de los trabajos, depósitos ó fianzas, domicilio legal, pago de dividendos, liberación de impuestos durante 20 años, plazos para la terminación de la construcción, multas ó premios y materiales á emplearse. (Arts 10 á 20).

El P. E. deberá inspeccionar por sus ingenieros la construcción de cada una de las vías, y si los concesionarios no se sujetasen en ella á las estipulaciones convenidas, ó los materiales fuesen de mala calidad, las estaciones y depósitos sin capacidad bastante ó el tren rodante insuficiente para las necesidades del tráfico, compelerá á la empresa á suplir las deficiencias, suspendiendo el pago de la garantía hasta que lo haga. (Art. 21).

Viene en seguida la fijación de plazo para la presentación de propuestas y cesión y expropiación de terrenos. (Arts. 22 á 24).

Por el decreto de Enero 2 de 1873, en cumplimiento de la ley de 5 de Noviembre de 1872 (transcrita arriba), el Presidente de la República acuerda y decreta llamar á licitación por el término de seis meses para la construcción de las líneas á que se refiere aquella ley.

En 26 de Enero de 1874, el P. E. aprueba el siguiente contrato celebrado con don Juan E. Clark para la construcción y explotación de dos de las cinco líneas férreas á que se refiere la ley de 5 de Noviembre de 1872:

Se concede á don Juan E. Clark el derecho de construir y explotar las dos vías férreas siguientes:

1º Desde Buenos Aires á San Juan, pasando por Rojas ó Junín, Mercedes, San Luís, La Paz y Mendoza.

2º De Mendoza á San Juan con dirección á San Felipe de los Andes (Chile) hasta el límite de la República, ya sea por el paso de los Patos ó por el de Uspallata, según el que resulte más económico y practicable, de los estudios que se hagan. (Art. 1º).

Estas vías se construirán con la trocha de un metro (art. 2º).

La Nación garante al concesionario en una y otra línea, por el término de 20 años, el 7 ojo anual sobre el capital de ps. fts. 14 800 por kilómetro, ó sean ps. fts. 1.036 de producto líquido, también por kilómetro, en la primera línea de esta ciudad á San Juan, y en la segunda sobre el capital de ps. fts. 29.700 por kilómetro ó ps. fts. 2.079 de producto líquido, también por kilómetro. (Art. 3º.)

La construcción de estas vías se hará por secciones y la garantía se pagará, según lo establecido en el artículo anterior, sobre el capital que cada una represente, desde que sean dadas al servicio público. (Art. 4º.)

Las cantidades que el P. E. pague para el servicio de la garantía, las entregará en fondos públicos del 6 ojo de renta y 1 ojo de amortización anual, al precio corriente en Londres, ó en dinero efectivo, cuando el P. E. así lo estime conveniente. (Art. 5.) (De acuerdo con el art. 7º de la ley.)

Para los efectos de la garantía, se deducirá el 50 ojo del producto bruto. (F. C. al Pacífico.) (Art. 6º.)

Cuando el producto de cada línea exceda del 7 ojo, el concesionario entregará á la Nación el excedente íntegro, en efectivo, ó en fondos públicos de 6 ojo de renta y 1 ojo de amortización, al precio corriente en Londres, hasta reembolsar por completo las cantidades recibidas en razón de la garantía. (Art. 7º.) (De acuerdo al art. 9º de la ley.)

Por los artículos 8º y 17 inclusive, se establece la fijación de las tarifas, traza, plazos para la presentación de los estudios, para dar principio á los trabajos y para terminarlos, multas y premios, domicilio legal del concesionario, liberación de impuestos, peso de los rieles y dotación y proporcionalidad kilométrica del tren rodante. (Arts. 8º al 17.)

El P. E. tendrá facultad de inspeccionar por sus ingenieros, las vías férreas, tanto en construcción como en explotación, y si el concesionario ó las compañías que se formen no se sujetasen en ellas á las estipulaciones convenidas ó los materiales fuesen de mala calidad, las estaciones y depósitos sin capacidad bastante ó el tren rodante insuficiente, compelerá á la empresa á suplir las deficiencias, suspendiendo el pago de la garantía, hasta que lo haga. (Art. 18.)

El concesionario ó las compañías que se formaren para la construcción y explotación de dichos ferrocarriles, quedan sujetos á la ley reglamentaria de ferrocarriles de 18 de Septiembre de 1872, y á las modificaciones que pudieran dictarse después sobre ferrocarriles garantidos por el Gobierno nacional, con tal que estas últimas no empeoren ó agraven las obligaciones del concesionario. (Art. 19.)

Por los artículos 20 á 28, se fija la obligación del concesionario de transportar

gratis la correspondencia pública, rebajas sobre fletes y pasajes por el concesionario y por el Gobierno nacional en sus líneas, liberación de derechos, cesión y expropiación de terrenos, multas y caducidad de la concesión, fianzas y depósitos, escepción del servicio militar y transferencia del contrato. (Arts. 20 á 28.)

Por decreto de Abril 14 de 1874 se nombra ingeniero nacional, para que asista á los estudios de Clark.

Por ley de Octubre 15 de 1874 se acuerda á don Juan E. Clark la prórroga de un año que solicita al plazo estipulado en su contrato para la construcción y explotación de las dos líneas de que es concesionario.

Por ley de Septiembre 18 de 1877 se introducen las siguientes modificaciones al contrato delebrado con don Juan E. Clark en Enero 26 de 1874, como sigue:

1°, al artículo 1° Que el punto de arranque de la línea de esta ciudad á Villa Mercedes (San Luis) pueda ser de alguna estación del Ferrocarril del Oeste ú de alguno de los Ferrocarriles que se liguen con ella, á la elección del P. E., debiendo Clark dar principio á los trabajos desde Villa Mercedes á San Juan. Terminada esta sección y abierta al servicio público, se construirá la sección de Buenos Aires hasta Villa Mercedes, ó la de Mendoza á San Juan hasta el límite de la República en los Andes, ó ambas á la vez según lo acuerde la empresa con el P. E.

2°, al art. 2°. Que el ancho de la vía en la línea Buenos Aires á Villa Mercedes y de ésta á San Juan, sean de 1.78.

3°, al art. 3°, inciso 1°. Que para los efectos de la garantía el P. E. fijará, previo informe de peritos, el aumento que corresponde sobre el costo á que fué contratada la vía angosta, no pudiendo exceder en ningún caso de una tercera parte más del precio contratado.

4°, al art. 3°, inciso 2°. Que la Nación garante por el término de 20 años el interés del 7 o|o anual á las acciones ó títulos que representen el valor kilométrico de cada sección entregada al servicio público, desde el día en que esto tenga lugar y no antes; siendo entendido que la Nación no garante en manera alguna la amortización de dichos títulos ó acciones.

5°, al art. 4° Que el Poder Ejecutivo, de acuerdo con los concesionarios, fijará la extensión de cada sección que deba librarse al servicio público, la que será determinada en el pliego de condiciones que dicte el Gobierno para la construcción.

6°, al art. 5°. Que el pago de la garantía se hará semestralmente.

7°, al art. 7°. Que el concesionario entregará semestralmente á la Nación el producto líquido de cada línea hasta reembolsarla por completo de las cantidades que la garantía hubiese pagado; y cuando el producto líquido excediese del 7 °/o se destinará la mitad del excedente á formar un fondo de reserva para atender necesidades imprevistas; y en cuya conservación é inversión intervendrá el P. E. Cuando las sumas destinadas á reservas hayan alcanzado la cifra de ps. f. 500.000, percibirá la Nación el excedente íntegro.

8°, al art. 8°. Las modificaciones 8° y 9° respectivamente á los arts. 8° y 9° se refieren á tarifas y tropa.

10° al art. 11°. Que la época en que debe darse principio á los trabajos de construcción se fijará por el P. E. de acuerdo con el concesionario, dentro del año siguiente á la suscripción del contrato modificado. El concesionario reconoce á la Nación el derecho de mandar construir, por los medios que estime convenientes, la sección de Villa Mercedes á Villa de La Paz, ó hasta Mendoza, pudiendo hacerla por partes. Este derecho reservado al Gobierno nacional expirará tres meses antes de la fecha que se haya fijado al señor Clark para dar principio á los trabajos de dicha sección, de modo que si tres meses antes de llegar ese día, el Gobierno no ha resuelto construir la expresada sección ó adjudicarla á otra empresa, lo hará saber al señor Clark, quien estará obligado á construirla en la forma y bajo las condiciones establecidas en el contrato.

En el caso que se resolviese construir por cuenta de la Nación una ó dos secciones entre Villa Mercedes y Villa de La Paz, el concesionario se obliga á reembolsar al Gobierno el valor de la parte construída después de terminada la línea hasta San Juan. El reembolso se hará en dinero efectivo, cubriendo el precio de costo que arroje la licitación pública. Desde el día que la Nación se reembolse del valor de la sección ó secciones, empezará á regir la garantía acordada al concesionario por la modificación 4°, al artículo 3°, inciso 2°, del contrato.

11, al art. 14. Se refiere al asiento del directorio, que debe ser en la República.

12, á los arts. 16 y 17. Que determina la manera de fijar dimensiones á los rieles, etc., de acuerdo con el pliego de condiciones que se dictará.

13, al art. 18. Multas que se fijarán de acuerdo con la ley general de ferrocarriles.

14, al art. 21. Que los materiales y útiles necesarios para la construcción, gocen sólo durante ésta de la rebaja de transporte en el F. C. Andino.

2°. Todos los actos y contratos celebrados por las empresas que deben ejecutar el contrato del concesionario, serán sometidos á las leyes de la República, así como á la jurisdicción de los tribunales correspondientes, sin que puedan substraerse á ellos por razones tomadas de sus estatutos.

3° Las cuestiones y diferencias que surjan entre concesionarios ó empresas y el P. E. acerca de la manera de cumplir las obligaciones que las leyes de concesión respectivamente les imponen, serán sometidas al juicio de arbitradores nombrados de una y otra parte, con facultades éstos de nombrar un tercero, que formando el tribunal, las resuelva. Si los arbitradores no se acordasen en la elección del tercero, será nombrado por el presidente de la Corte Suprema Nacional.

En 26 de Enero de 1874, de acuerdo con la ley de 18 de Septiembre de 1877, se celebra con Juan E. Clark el contrato.

Los artículos 1° á 3° fijan la traza, secciones que han de construirse y trocha de las líneas.

El 4° determina la manera de fijar el aumento de valor, á consecuencia del aumento de trocha.

5° La Nación garante por el término de 20 años el interés de 7 °/o anual á las acciones ó títulos que representen el valor kilométrico de cada servicio público, desde el día en que esto tenga lugar y no antes, siendo entendido que la Nación no garante en manera alguna la amortización de dichos títulos ó acciones.

6° En el pliego de condiciones que dicte el Gobierno, se fijará de acuerdo con los concesionarios, la extensión de cada sección que debe librarse al servicio público.

7° El pago de la garantía se hará semestralmente y las cantidades que el P. E. pague para el servicio de la garantía, las entregará en fondos públicos de 6 °/o de renta y 1 °/o de amortización anual, al precio corriente en Londres ó en dinero efectivo, cuando el P. E. así lo estime conveniente.

8° Para los efectos de la garantía, se deducirá el 50 °/o del producto bruto en la línea de esta ciudad á San Juan y el 55 °/o en la Trasandina, para los gastos de explotación.

9° El concesionario entregará semestralmente á la Nación el producto líquido de cada línea hasta reembolsarla por completo de las cantidades que por garantía hubiese pagado; y cuando el producto líquido excediese del 7 o|o, se destinará la mitad del excedente á formar un fondo de reserva para atender á necesidades imprevistas y en cuya conservación e inversión intervendrá el P. E. Cuando las sumas destinadas á reservas hayan alcanzado á la cifra de $ f 500.000, percibirá la Nación el excedente íntegro, hasta reembolsarse de las sumas que hubiese pagado por garantía.

10 Los artículos 10 á 17 establecen la manera de fijar tarifas, el trazado, forma de los estudios y épocas en que deben terminarse y que deben principiar los trabajos y terminarse, que el Gobierno se reserva el derecho de construir secciones, debiendo el concesionario reembolsarle, y que el domicilio de la compañía debe estar en la República.

18 Los capitales suscritos para estos ferrocarriles, serán libres de toda contribución ó impuesto nacional ó provincial por el término de 20 años.

19 El peso de los rieles para la vía de trocha ancha, como asimismo la dotación del tren rodante, su clase, peso y fuerza, y, en general, los edificios y accesorios que constituyen la línea para el servicio de las secciones que se libren al tráfico, como el que corresponde á la línea total, serán determinados de acuerdo con el P. E. y especificados en el pliego de condiciones que en conformidad á los planos aprobados dicte el Gobierno.

20 El P. E. tendrá facultad de inspeccionar por sus ingenieros las vías férreas, tanto en construcción como en ejercicio, y si el concesionario ó las compañías que se formaren, no se sujetasen á ellas ó las estipulaciones convenidas, ó los materiales fueren de mala calidad, las estaciones y depósitos sin capacidad bastante, ó el tren rodante insuficiente para las necesidades del tráfico, compelerá á la empresa á suplir las deficiencias ó falta de ejecución del contrato, penando á la empresa ó concesionarios, con las multas que señala la ley general de ferrocarriles.

21. El concesionario ó las compañías que se formaren para la construcción ó explotación de dichos ferrocarriles, quedan sujetas á la ley reglamentaria de ferrocarriles del 18 de Septiembre de 1872 y á las modificaciones que pudieran dictarse después sobre ferrocarriles garantidos por el Gobierno nacional, con tal que éstas últimas no empeoren ó agraven las obligaciones del concesionario.

22. El concesionario se obliga á conducir gratis todas las balijas de la correspondencia pública y hacer una rebaja de 50 o|o sobre el precio de tarifas para los pasajes de empleados y tropas que viajen en servicio de la Nación, y de un 25 o|o en los fletes por la carga que á ella pertenezca ó que deba conducirse por su cuenta.

23. El Gobierno nacional hará al concesionario la rebaja del 70 o|o del precio de las tarifas en F. C. de Villa María á Villa Mercedes, para la conducción de los materiales y útiles necesarios á la construcción de los dos ferrocarriles que debe hacer, y que sólo gozarán de esta rebaja durante ella.

24. Los materiales destinados á la

construcción de estos ferrocarriles serán libres de derechos de importación.

25. Los terrenos que los gobiernos de provincia hayan cedido ó cedan para la vía y estaciones de dichos dos ferrocarriles, según el artículo 24 de la ley de 5 de Noviembre de 1872, serán cedidos por el Gobierno nacional al concesionario, debiendo aquél, en caso de no obtener dicha concesión, expropiar los terrenos por cuenta del concesionario.

26. Se establece plazos y multas para la terminación de la línea.

27. Se establece las fianzas.

28 y 29. Establecen las condiciones de devolución del depósito de garantía, y exceptúa los empleados y trabajadores del servicio militar.

30. Establece que todos los actos y contratos serán sometidos á las leyes de la República y se reconoce la jurisdicción de los tribunales correspondientes.

31. Las cuestiones y diferencias que surjan serán sometidas al juicio de arbitradores.

32. Dentro de los 90 días de la aprobación de este contrato, se fijará el precio kilométrico á que se refiere el artículo 4°.

33. Quedan subsistentes las demás cláusulas del contrato de 26 de Enero de 1874, en cuanto no se opongan á las modificaciones consignadas en la ley de 18 de Septiembre de 1877.

34. No podrá hacerse transferencia del todo ó parte de este contrato sin la aprobación del Gobierno.

Por acuerdo de 7 de Noviembre de 1881 se establece que la empresa desiste de la construcción de la sección comprendida entre Villa Mercedes de San Luis y las ciudades de Mendoza y San Juan y la época en que debe empezar la de las otras secciones.

En Febrero 10 de 1882 y de acuerdo con lo informado por el Departamento de ingeniero civiles, se aprueban los planos de la traza y perfil en la parte comprendida entre Mercedes (provincia de Buenos Aires) y Junin.

En Abril 26 de 1882 y vista la solicitud del representante del concesionario del F. C Trasandino (F. C. Pacífico) para que el precio kilométrico fijado en el contrato adicional celebrado el 3 de Septiembre de 1878 en $ f. 19.500 sea reducido á lbs. y habiéndose hecho por la Contaduría la reducción correspondiente, queda fijado el precio kilométrico establecido en el contrato de 3 de Septiembre de 1878, en la cantidad de libras 3.995.18.0).

En Abril 26 de 1882 y vista la solicitud del representante de la empresa concesionaria del F. C. Trasandino (F. C. Pacífico), se declara que el plazo señalado á la empresa para dar principio á la construcción de la línea entre Mercedes de Buenos Aires y Mercedes de San Luis, autorizada por decreto de 7 de Noviembre último, debe empezar á contarse desde el 10 del presente mes, fecha de aprobación de los planos y estudios de la línea entre Mercedes y Junin (provincia de Buenos Aires).

En 16 de Enero de 1883, se aprueban los estudios de la Sociedad Anónima del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico.

Autorízase la cesión que don Juan E. Clark hace á la mencionada compañía de su concesión, para construir el Ferrocarril Trasandino, en la parte comprendida entre la ciudad de Mercedes de la provincia de Buenos Aires y Villa Mercedes de la provincia de San Luis, con las mismas obligaciones que tenía Clark, y este queda obligado por el resto de la concesión con arreglo á su contrato de fecha 26 de Enero de 1874 y demás convenios, leyes y disposiciones vigentes.

Apertura al servicio público

En Noviembre 10 de 1884, se permite entregar al servicio público la sección entre Mercedes y Chacabuco, debiendo la empresa completarla en el plazo de seis meses.

En 11 de Febrero de 1885, se da al servicio la sección anterior y se resuelve que la garantía empiece á correr desde el 1° de Marzo próximo.

En Mayo 22 de 1885, se concede á Clark autorización para construir y explotar una línea entre esta capital y Mercedes (Buenos Aires).

En 20 de Enero de 1886, se autoriza á la empresa á librar al servicio público desde el 15 de Febrero, la sección entre Chacabuco y Orellanos, debiendo completarse la línea en seis meses.

En Octubre 1° de 1886, se autoriza á la empresa á librar al servicio público, desde el 8 del mismo mes, la sección entre Orellanos y Villa Mercedes (San Luis).

En Marzo 17 de 1888, se autoriza á la empresa á librar al servicio público la sección comprendida entre esta capital y la ciudad de Mercedes, en la provincia de Buenos Aires.

En Agosto 29 de 1888, la empresa se presenta pidiendo se le permita gastar el excedente de los gastos de explotación, en mejorar la línea, durante cuatro años.

En Diciembre 6 de 1888, el ministro del Interior resuelve que, estando el pedido de la empresa, esto es, la suspensión del pago del 50 o|o del producto bruto, comprendido en las disposiciones de la ley núm. 2265, se proceda por la Dirección de ferrocarriles en la forma solicitada por la empresa.

Por decreto de Octubre 10 de 1891, suscrito poa el Vice-presidente del Senado en ejercicio del P. E., el Gobierno resuelve: Que los cuatro años á que se hace referencia anteriormente, deben contarse desde el 1° de Enero de 1889 y que la empresa oblará en Tesorería la mitad del producto bruto, desde que se empezó á explotar hasta fin de Diciembre de 1888, más los intereses, que la Dirección de ferrocarriles inspeccionará la línea é informará sobre la inversión que haya dado á los fondos que se le ha permitido gastar, no haciéndose lugar á la pretensión de la empresa de cobrar intereses de las sumas que se le adeudan por garantía.

En 16 de Octubre del 91 la empresa se presenta al P. E. protestando contra las disposiciones del decreto de 10 de Octubre que no le favorecían y solicita se someta la cuestión á árbitros, según lo prescripto por el artículo 31 del contrato de Mayo 19 de 1878.

En Febrero 10 de 1892 se decreta el arbitraje. En Octubre del mismo año se labra el acta de compromiso que aprueba el P. E en Octubre 8 de 1892; debiendo versar éste sobre los puntos siguientes:

1ª Está obligada la Nación á pagar íntegra la garantía del 7 o|o anual correspondiente á los títulos ó acciones que representan el valor kilométrico de cada sección de la línea ó puede deducir el 50 o|o del producto bruto ú obligar á la empresa á que lo deduzca ó á que se lo entregue al verificar ó antes de verificar el pago de la garantía?

2ª Por el producto líquido que la empresa está obligada á entregar semestralmente, debe entenderse la diferencia entre las entradas y los gastos efectivos ó el 50 o|o del producto bruto. Si no fuere lo primero, debe entenderse el art. 8° del contrato de 19 de Marzo de 1878 en el sentido que le da la empresa en el párrafo 6° del acta de compromiso.

3ª Está obligada la Nación á pagar intereses por las sumas que la empresa hubiera desembolsado para el servicio semestral de la garantía, cuando el Gobierno no la haya abonado al vencimiento del semestre.

4ª Está autorizado el Excmo. Gobierno Nacional á demorar el pago de la garantía por las cuestiones que se susciten con la compañía sobre el cumplimiento ó inteligencia de las respectivas obligaciones?

En Octubre de 1891 se constituye el tribunal nombrando el tercero.

Las cuestiones sometidas á la decisión de los árbitros fueron resueltas por ellos en la siguiente forma:

1° Que la Nación está obligada á pagar íntegra la garantía del 7 o|o anual correspondiente á las acciones ó títulos que representan el valor kilométrico de cada sección de la línea, debiendo este pago hacerse semestralmente, sin que pueda deducir el 50 o|o ni obligar á la empresa á que lo deduzca, ni hacer depender el pago de dicha garantía de la entrega del 50 o|o por parte de la empresa.

2° Que la empresa está obligada á entregar semestralmente á la Nación el producto líquido de la línea, debiendo entenderse por tal producto líquido el 50 o|o de las entradas brutas.

3° Que la Nación está obligada á pagar intereses por las sumas que la empresa hubiere desembolsado para el servicio semestral de la garantía, cuando requerida para el pago no lo hubiese hecho.

4° Que el Excmo. Gobierno Nacional no está autorizado para demorar el pago de la garantía por las cuestiones que se susciten con la compañía sobre cumplimiento de las respectivas obligaciones.

5° Disponer que las costas sean pagadas en el orden causado.

La comisión cree que no puede aceptarse, la disposición del Ministro del Interior de fecha que autorizaba á la empresa á gastar el total del producido bruto durante cuatro años, para lo cual se invoca la ley núm. 2265, porque ella fué dictada expresamente para los ferro-carriles cuyo contrato no se hubiera firmado en la época de su promulgación, y además porque esta disposición es contraria á los términos expresos de la ley y contrato de concesión de este ferrocarril. Esto, como era de esperarse, ha sido confirmado por las conclusiones del arbitraje.

Por estas razones, la comisión, al examinar las cuentas de garantías, ha computado el producto bruto de la línea en esos cuatro años, sin entrar á analizar, si los gastos hechos se han realizado en la forma que exigía la concesión indebida que se hizo.

Análisis de las cuentas

En virtud de las facultades que el superior decreto de su creación le asignan, la comisión recabó de esta empresa todos los elementos justificativos del movimiento de la línea desde su apertura al tráfico público hasta el 31 de Diciembre de 1893 cuyo análisis, en cuanto á los producidos brutos de su explotación, encomendó á su oficina de contabilidad, obteniéndose el resultado que en extenso se demuestra en los anexos de este informe.

Las cifras que se exponen más abajo representan los producidos brutos anuales declarados por la empresa, los obtenidos por aquel análisis y las diferencias encontradas en pesos moneda nacional:

Años	s/F. C. Pacifico	s/Comisión	Diferencias
1885	$ 100.599	$ 101.984	$ 1.385
1886	» 261.652	» 274,355	» 12.703
1887	» 728.198	» 781.277	» 53.079
1888	» 1.129.228	» 1.233.216	» 103.988
1889	» 969.200	» 1.074.561	» 105.361
1890	» 2,623.780	» 2.869.904	» 246.124
1891	» 2.898 862	» 3.177.566	» 278.704
1892	» 3.185.097	» 3.555.603	» 370.506
1893	» 3.795.965	» 4.100.630	» 304.665
	$ 15.692.581	17.169.096	1.476.515

Estas diferencias, que representan un 9.41 o|o de los totales declarados por la compañía, no se han encontrado,—como es sencillo comprenderlo—en la verificación directa y de detalle de las operaciones de los agentes de tráfico, sino en el juego de las cifras totales al aplicarse por la misma en los resúmenes generales de la explotación que periódicamente eleva á la Dirección general de ferrocarriles nacionales. Su descomposición por conceptos es la siguiente:

Años	Kilometrajes y demoras de vehículos	Transportes de servicio	Peajes del F. C. Norte	varios	Total
1885	1.384 79				1.384 79
1886	12.703 48				12.703 48
1887	51.616 70	1.462 20			53.078 90
1888	76.270 82	19.295 73	8.412 24		103.987 79
1889	40.345 72	32.352 21	26.644 48	6.018 49	105.360 90
1890	97.714 72	79.302 44	58.727 12	10.380 59	246.124 87
1891	116.791 15	90.797 20	68.687 92	2.428 14	278.704 41
1892	139.948 65	194.845 02	85.364 26	40.347 02	370.505 65
1893	106.037 08	108.190 51	85.819 27	4.617 98	304.664 94
	642.821 81	436.246 11	333.655 29	63.792 22	1.476.515 43

Al sancionar la comisión las anteriores diferencias, ha tenido en cuenta las doctrinas, convenciones y prácticas que ya existen hoy incorporadas al régimen de los ferrocarriles y cuya enunciación se pone de manifiesto por cada caso separadamente.

Kilometrajes y demoras de vehículos

Las empresas de ferrocarril cuyas líneas empalman para facilitar el intercambio y obtener del mismo los beneficios que aporta á su tráfico, forman generalmente sociedad á los efectos de la reglamentación y liquidación de aquél. Aquí han establecido la oficina de ajustes cuyo reglamento, sancionado por las empresas asociadas, al fijar las obligaciones y prerogativas recíprocas de las mismas, armoniza los variados intereses que deben igualmente gobernarse y defenderse.

Aquel reglamento estipula que toda empresa que remolque wagones cargados que pertenezcan á otra empresa, pagará á la propietaria una cierta tarifa por la distancia recorrida, y cuando una empresa reciba wagones cargados con destino á estaciones de sus líneas, abonará demoras á la propietaria de los mismos, si no los devuelve dentro de los plazos que al efecto se marcan.

Al liquidarse por la oficina de ajustes con la aplicación de estas cláusulas, las operaciones del intercambio de los vehículos, resultan partidas al cargo de la empresa por el uso de los vehículos ajenos dentro de su línea—denominadas Kilometrajes—y por las estadías en que hubieren incurrido—denominadas Demoras;—y partidas al crédito por el kilómetrage de sus propios vehículos en líneas de otra empresa y las tardanzas de aquéllas en su devolución.

Las cuentas del F. C. Pacífico, sus resúmenes generales de los producidos brutos de la explotación, consignan como tales, solamente, la diferencia entre las partidas á su favor y las de su cargo, y en los casos que resultan estas últimas superiores á las primeras—lo que ha sucedido de ordinario—deduce el saldo resultante del producido real y directo de las cargas de los pasajeros ó de las encomiendas, según se trate de wagones, de coches ó de furgones.

Esta operación encierra un error que es evidente, porque las sumas que se perciben, los créditos, son productos positivos de la explotación desde que provienen del préstamo ó alquiler de sus propios elementos de transporte—cuyo valor se observe, forma parte del capital garantizado — patentizando gastos, los que abona por el uso de los ajenos que utiliza.

Nótese que en este último caso fuera de la mayor disponibilidad del material propio dentro de la zona de su tráfico, la empresa alquiladora del vehículo percibe como flete de la carga que éste conduce el importe íntegro de la tarifa de su línea, esto es, sin la deducción de la cuota proporcional que correspondería por concurrir al transporte el capital ajeno representado por el interés del valor del vehículo alquilado.

Con la aplicación de las cláusulas transcritas queda establecido el equilibrio en el transporte; luego, el kilometraje que se paga es un gasto, y recíprocamente, el que se percibe no puede ser otra cosa que un producto.

Universalmente hoy, las reglas especiales de la organización de los ferrocarriles, establecen como entradas las locaciones del material rodante y entre los gastos se comprenden los provenientes de arreglos con otras empresas de transporte, así como las indemnizaciones por demoras ú otras causas que se refieren á la explotación, entendiéndose expresamente que los precios de transporte no se deben á la compañía sino en tanto que efectúe estos transportes á su costo y con sus propios medios, es decir, con su material rodante y su personal.

Estos cambios de material rodante entre las líneas de empalme, son en extremo frecuentes, porque consiguen efectuar los transportes con exactitud y rapidez, evitando los trasbordos, así como los gastos y el menoscabo inherentes á semejantes manipulaciones.

Las convenciones que los rigen son tan simples como las que fija el reglamento de la oficina de ajustes, aquí; la compañía que se sirviere de un material que no fuere de su propiedad, pagará una indemnización en relación con el uso y deterioro de ese material, fijada sea por día ó por kilómetro recorrido, posible de un recargo después de un plazo determinado, á objeto de asegurar la rapidez del retorno de los vehículos á la red á la cual pertenecen.

Una compañía puede oponerse á los cambios recíprocos de material á fin de evitar cuentas comunes, y aun puede tener razones serias para no dejar dispersarse de suyo en redes lejanas, ó todavía para no asumir la carga de los gastos de alquiler de los vehículos que tendría que recibir de las otras compañías.

Sin embargo, en nuestro caso particular del F. C. Pacífico, esta compañía entrega sus wagones á otras compañías, permite aquella dispersión, rechaza los trasbordos y acepta, por el intercambio, las cargas de los alquileres y las demoras de los vehículos ajenos, sin duda, porque así encuentra facilidades, conveniencias ó beneficios.

La comisión, aceptando las doctrinas expuestas, sostiene que esas facilidades, conveniencias ó beneficios, no deben gravitar sobre los productos directos y desde que el abono de los alquileres satisface á la condición primordial de un gasto, no tanto en lo indispensable, sino porque es hecho con un fin de utilidad, debe ser considerado como un cargo contra la explotación, es decir, como un gasto de la misma que no puede disminuir el monto de las entradas brutas reales de la línea.

Transportes de servicios

En todos los casos de transporte por cuenta del servicio de la explotación, la Compañía del F. C. Pacífico afora las guías como si se tratara de casos de tráfico público y así originariamente consigna sus fletes en los partes, estados y libros correspondientes; sin embargo, inmediatamente de producido el transporte anula el flete por medio de planillas especiales como si aquél no se hubiera producido.

En vista de tal procedimiento, la comisión ha resuelto que la deducción máxima tolerable en estos casos, fuera el 50 o|o del importe del flete, previa la aplicación de las tarifas ordinarias.

La base de esta resolución es el artículo 51 de la ley general de ferrocarriles nacionales, de 18 de Septiembre de 1872, que faculta á las empresas solamente para reducir los precios de tarifas en favor de los cargadores que satisfagan determinadas circunstancias, pero no para anular los fletes.

Por la ley de concesión se estipula y por el contrato respectivo se establece que el Ferrocarril Pacífico entregará semestralmente á la Nación como reembolso del servicio de la garantía, el 50 o|o de las entradas brutas del camino. Por este último instrumento, la compañía se ha obligado formalmente á la observación de la precitada ley.

La comisión ha aceptado como definición de producidos brutos de la explotación de un ferrocarril el resultado de la aplicación de sus tarifas á todos y á cada uno de los casos de transporte que está basada en el principio fundamental de su ejercicio, cual es, la retribución legítima que se tiene derecho á exigir por los servicios que se prestan.

La rebaja en proporción inmotivada y aun la anulación misma de los fletes puede ejercerla una empresa cualquiera de transportes que al fin sólo la misma soportará las consecuencias de sus actos; no así como una empresa favorecida con la garantía nacional porque, entonces, aquellas liberalidades pesarán sobre los intereses generales si el Estado las tolerase.

En este caso, el Gobierno no debe tolerarlas; debe tener presente que definidos ya los producidos brutos del ferrocarril y fijados los gastos de explotación, por la ley y por el contrato en 50 o|o sobre el monto de los primeros, ó en términos generales, en una proporción determinada sobre esos mismos productos brutos, debe consentirse en que todos los que se originen no tienen otro propósito que el de una compensación legítima, porque aunque la Nación no se opone á que los gastos se hagan, exige, por lo menos, que se hagan con provecho. Siendo la razón primordial de un gasto, una conveniencia ó una utilidad discreta, para su aceptación como tal, los que se producen en el F. C. Pacífico para el transporte de sus propios materiales, los de tracción, los del material que se usa, los de conservación expedita de la vía para facilitar esos mismos transportes, los generales del tráfico, etc, etc., que son com-

pulsados y forman parte integrante de los generales de la explotación, requieren ser regidos por la ley equitativa de la compensación.

Los fletes, entonces, no deben reducirse á cero. El máximum de reducción lo acepta la comisión en nn 50 °Io por ser ésta la proporción que la ley establece entre los gastos y los productos brutos, que 100 de productos brutos no deben originar sino 50 de gastos.

Peajes del F. C. Norte

La revisación directa de los principales conceptos productores de la renta no ha dado margen á observaciones de importancia. Sin embargo, cuando se buscan en los resúmenes generales de productos que formula el F. C. Pacífico los parciales de aquellos conceptos, se nota que sus importes han sido considerablemente disminuídos por la deducción de partidas denominadas «Proporciones del F. C. Norte».

Esta denominación implica el crédito correspondiente al F. C. Norte por el importe de los fletes percibidos por su cuenta por el F. C. Pacífico, en virtud de la facultad que los reglamentos acuerdan al público de abonar aquéllos ya en el punto de partida de las cargas ó ya en el de su destino, devolviéndose las empresas, por intermedio de la oficina de ajustes sus respectivas «proporciones».

Pero es que aquí no se trata de una cobranza de fletes ajenos, por procuración, no se trata de «proporciones» en el sentido indicado, se trata de un derecho de tránsito, de un peaje, de un permiso de servidumbre, desde luego, de un gasto perfectamente definido, que no puede deducirse de las entradas brutas para considerar la diferencia, nuevamente, como entradas brutas.

Durante el estudio de este importante punto de la organización y régimen de los ferrocarriles, la comisión ha tomado conocimiento de un contrato celebrado en Londres en 23 de Diciembre de 1887, entre las compañías del F. C. Norte y F. C. Pacífico, porque ésta deseaba ejercitar facultades de circular sus trenes sobre las líneas del F. C. Norte, desde el empalme en Palermo (1) hasta la estación central en Buenos Aires.

Por aquel instrumento público le es acordada tal facultad, en cambio de su compromiso de abonar al F. C. Norte, *por tal uso, facilidades y conveniencias*, las cuotas que en cada caso se especifican y detallan. Se ha establecido allí para el tráfico de pasajeros, encomiendas, equipajes y mercaderías servido en las estaciones Central y Retiro, una cuota por milla de transporte directo previa deducción de los terminales y de los gastos de tracción; la duplicación de los recorridos de milla, la fracción de milla y la necesidad de acuerdos temporarios para fijar los terminales.

Entre otros compromisos recíprocos se ha establecido en el artículo 17 que «si cualquiera billetes, fojas de ruta ú otros documentos se expidieren por el F. C. Norte respecto del tráfico transportado por trenes del F. C. Pacífico, dicha expedición será solamente como agente de este último y sin que por eso el Norte llegue á ser parte contratante respecto á dicho tráfico».

Este contrato es análogo á los que por causas semejantes se formulan en Inglaterra, donde la confusión de concesiones de vías férreas han hecho allí más frecuentes los casos de circulación común sobre una misma línea, que hace obligatoria—salvo pago de la tarifa vigente—la ley general sobre el establecimiento de los ferrocarriles.

Para permitir el ejercicio de esta facultad, las leyes de concesión subdividen las tarifas máximas que el concesionario está autorizado á percibir, considerando como principio fundamental, el enunciado anteriormente, esto es, que el precio de transporte no se le debe á la compañía sino cuando ella misma efectúa ese transporte á su costo y por sus propios medios.

Esa subdivisión comprende tres elementos.

1° Peaje por el uso de la línea para todo transportador que se sirve de sus propios vehículos.

2° Cuota que se agrega al peaje, cuando los transportes se efectúan por medio de vehículos que pertenecen al concesionario.

3° Cuota que se agrega á una ó á otra de las precedentes, ó á ambas, para los gastos de tracción cuando ésta es hecha por el concesionario.

Cualquiera que sea el medio empleado para asegurar el ejercicio de la circulación (Running powers), esta facultad está regida de manera á comprender el pasaje propiamente dicho de las máquinas y vehículos, así como el uso de las estaciones, vías, edificios, personal, etc. Cuando allí el Parlamento interviene por falta de arreglo amigable, se limita á plantear el principio delegando en un árbitro el cuidado de determinar las reglas de detalle y aun fijar el peaje, si las compañías no llegan á entenderse.

En la mayor parte de los casos, aquél se establece como sigue: se calcula la entrada bruta producida por los pasajeros, mercaderías, etc., en la sección común, previa deducción de los terminales correspondientes por los gastos en las estaciones de expedición y de destino; se divide la diferencia por la distancia total del recorrido de los trenes cargados, que han seguido el tronco común; el cuociente kilométrico así obtenido es multiplicado por la distancia de la sección prestada ó por una cifra convencional cuando aquella longitud es corta; del producto obtenido por estas operaciones sucesivas, se resta una cierta cuota correspondiente á los gastos del personal de los trenes, del material rodante y de la tracción.

La diferencia constituye el peaje total debido al concesionario.

Pues este procedimiento es exactamente el mismo que ha seguido el F. C. Pacífico para el cálculo de las cuotas por milla, cuyo pago al F. C. Norte le exigen las cláusulas conocidas del contrato, pero lejos de considerarlo como un gasto real, desde que representa, por el análisis de su fórmula, un alquiler de la vía y demás elementos facilitados por aquél, deduce su importe de los producidos brutos de la explotación.

El directorio local de este férrocarril se dirigió al Excmo. Gobierno, á principios del año 1888, solicitando su aprobación para el contrato celebrado en Londres, y diciendo:

Que la simple lectura de las condiciones del convenio celebrado con el ferrocarril Norte basta para patentizar que ellas favorecen altamente á los intereses de esta línea; empero, como se estipulan *pagos en retribución de beneficios acordados*, pide sean admitidos como un cargo contra las entradas de la línea, porque es incontestable que las ventajas que asegura el F. C. Pacífico son tan grandes y remunerativas, que compensan con usura las *cantidades que habrá que desembolsar para su adquisición*.

El Departamento de obras públicas, al informar sobre la petición, opina que puede aprobarse el contrato, constatándose de un modo terminante, que los gastos que le ocasione el F. C. Pacífico, deber ser considerados como *gastos de explotación*.

El 30 de Abril del mismo ano 1888, el Excmo. Gobierno lo aprueba con los siguientes términos:

Apruébase, en cuanto responde á las conveniencias del público, el convenio pactado entre el F. C. Pacífico con el F. C. Norte, para que puedan los trenes llegar hasta la estación Central de ferrocarriles de esta capital, bien entendido que los gastos que origine al F. C. Pacífico no podrán recargar las sumas que por garantía deba abonarle la Nación.

Conocidas por la comisión, la mencionada petición y la trascrita resolución del Gobierno, basándose en las convenciones y las reglas universalmente aceptadas é incorporadas hoy al régimen de la explotación comercial de los ferrocarriles, dispuso que se efectuara la contraliquidación de los productos afectados por las llamadas «Corporaciones del F. C. Norte», considerándose como parte integrante de los producidos brutos, las entradas totales de la sección alquilada, previa deducción de los terminales que correspondieran al F. C. Norte y de la cuota respectiva por la tracción de los trenes de carga entre las estaciones Retiro y Palermo, según se hubiera efectuado ésta.

Varios

Estos comprenden los siguientes:

Estadias de vehículos en los desvíos de propiedad particular cuyo importe de $ 13.669.16 m|n., en vez de incorporarse á los productos brutos, se destina á chancelar la deuda que por alquiler de wagones ha contraído esta empresa con la Compañía nacional de transportes.

Comisiones á esta última compañía por sus servicios de expedición de pasajeros, cargas, etc Estos gastos suman $ 9.294.18 m|n.

Fletes impagos ó de dudosa cobranza, $ 6.308.65 m|n. y rebajas inmotivadas en algunos fletes $ 6.865.62 m|n.

Y por fin, $ 27.654.61 m|n. por dinero substraído por un empleado de la empresa.

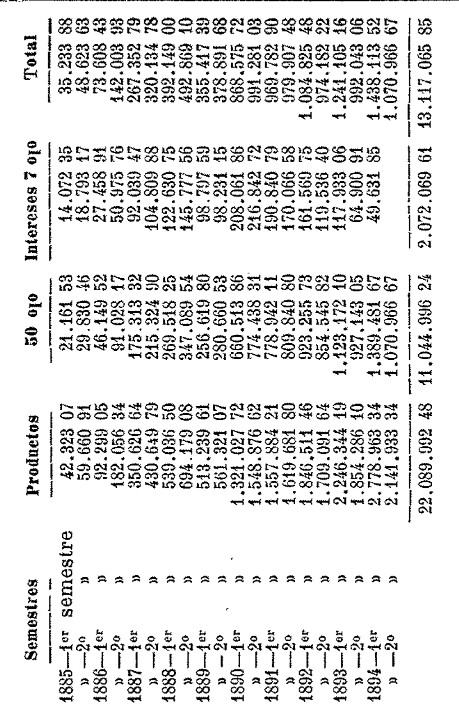
Basta con indicar estas causas de diferencia, para evidenciar el error de disminuir con sus importes los productos verdaderos del tráfico.

Por la ley y por el contrato respectivos de concesión, la empresa del ferrocarril Pacífico ha quedado comprometida á entregar semestralmente al Excmo. Gobierno el 50 o|o de los producidos brutos de la explotación como reembolso del servicio de la garantía

La empresa del ferrocarril al Pacífico, no quiso someterse á esta disposición clara y terminante de la ley y contrato, y habiéndose sometido á arbitraje, el tribunal nombrado resolvió que estaba obligada á entregar semestralmente el 50 o|o del producido bruto.

Como no ha cumplido aquella obligación, la comisión considera que corresponde el cargo por los intereses devengados, y al efecto quedan calculados hasta el 31 de Diciembre del año ppdo. 1894, fecha que se ha tomado como límite provisional para todas las liquidaciones que contiene el presente informe.

(1) Origen del F. C. Pacífico.



Semestres	Productos	50 o|o	Intereses 7 o|o	Total
1885—1er semestre	42.323 07	21.161 53	14.072 35	35.233 88
» —2º »	59.660 91	29.830 46	18.793 17	48.623 63
1886—1er »	92.299 05	46.149 52	27.458 91	73.608 43
» —2º »	182.056 34	91.028 17	50.975 76	142.003 93
1887—1er »	350.626 64	175.313 32	92.039 47	267.352 79
» —2º »	430.649 79	215.324 90	104.809 88	320.134 78
1888—1er »	539.036 50	269.518 25	122.630 75	392.149 00
» —2º »	694.179 08	347.089 54	145.777 56	492.869 10
1889—1er »	513.239 61	256.619 80	98.797 59	355.417 39
» —2º »	561.321 07	280.660 53	98.231 15	378.891 68
1890—1er »	1.321.027 72	660.513 86	208.061 86	868.575 72
» —2º »	1.548.876 62	774.438 31	216.842 72	991.281 03
1891—1er »	1.557.884 21	778.942 11	190.840 79	969.782 90
» —2º »	1.619.681 80	809.840 80	170.066 58	979.907 48
1892—1er »	1.846.511 46	923.255 73	161.569 75	1.084.825 48
» —2º »	1.709.091 64	854.545 82	119.536 40	974.182 22
1893—1er »	2.246.344 19	1.123.172 10	117.933 06	1.241.105 46
» —2º »	1.854.286 40	927.143 05	64.900 91	992.043 06
1894—1er »	2.778.963 34	1.389.481 67	49.631 85	1.438.113 52
» —2º »	2.141.933 34	1.070.966 67		1.070.966 67
	22.089.992 48	11.044.996 24	2.072.069 61	13.117.065 85

Así, pues, la compañía de este ferrocarril es deudora al Estado de la suma de $ 13.117.065,85 m|n.. que comprende pesos 11.044.996,24 por el 50 o|o de sus producidos brutos, desde el día de su apertura al servicio público hasta el 31 de Diciembre del año ppdo. 1894 y pesos 2.072.069,61 m|n. por los intereses devengados por la falta de cumplimiento á aquella prescripción.

En el cuadro precedente las cifras referentes al año 1894 son calculadas por datos suministrados por la empresa.

El ejercicio de la explotación se ha desarrollado del modo siguiente:

1ª sección de Mercedes (B. A.) á Chacabuco con una longitud de 97 kilómetros 221, abierta al servicio público el 1º de Marzo de 1885.

2ª sección de Chacabuco á Orellanos con una longitud de 157 kilómetros 106, abierta al servicio público el 15 de Febrero de 1886.

3ª sección de Orellanos á Villa Mercedes (San Luis), con una longitud de 323 kilómetros 726, abierta al servicio público el 8 de Octubre de 1886.

4ª sección de Buenos Aires (Palermo) á Mercedes, con una longitud de 100 kilómetros 223, abierta al servicio público el 20 de Marzo de 1888.

Las longitudes asignadas aquí á cada una de las secciones, concuerdan con los propios datos suministrados por la compañía. Su total—686 kilómetros 276—es inferior en 517 metros, que representan un valor de pesos 10.412,04 m|n. oro, á aquel sobre el cual se han liquidado y abonado hasta hoy las garantías—685 kl. 793—por haberse tomado para tales operaciones, bien las longitudes siempre aproximadas de los planos, bien el resultado de mediciones directas que no determinaron con precisión absoluta el cero de orígen, en vez de las longitudes reales y definitivas que separan los cambios extremos de la línea.

Aplicando el precio kilométrico fijado por el contrato adicional de Septiembre 3 de 1878, esto es $fs. 19.500 ó sean libras 3.995,18.0 que equivalen á $ 20.139,336 m/n oro á las longitudes correspondientes á las secciones libradas al tráfico público, quedan fijados los capitales de la misma en

Mercedes á Chacabuco, oro moneda nacional 1.957,966,38.

Chacabuco á Orellanos, 3.164.010,52.

Orellanos á Villa Mercedes, 6.519.626,69

Buenos Aires á Mercedes, 2.159.400,02.

Total $ oro m/n 13.801.003,61.

Para facilitar el estudio del cumplimiento de las obligaciones del Excmo. Gobierno con la empresa y las recíprocas de ésta para con aquél, se ha considerado de utilidad dividir en dos épocas el servicio de la garantía una que comprende el período del servicio regular, y otra el de la suspensión del mismo y su prosecusión en la forma actual.

El primer período se inició con una solicitud de la compañía del F. C. Pacífico que el Excmo. Gobierno resolvió por decreto de Diciembre 12 de 1885, acordando que el servicio de la garantía se haría provisoriamente por semestres, de acuerdo á la ley del 1º de Abril y el 1º de Octubre de cada año. En su consecuencia las liquidaciones efectuadas con motivo del pago de los servicios adeudados se han sujetado á esa disposición; pero, aun cuando los pagos se han llevado á cabo con cierta regularidad has ta fines del año 1891, ni las cantidades abonadas fueron las que en realidad deberían serlo, ni las fechas de los pagos corresponden á la precisión que establecen la ley de concesión y el contrato respectivo y marca el decreto mencionado antes, todo lo cual es preciso tener muy en cuenta para poder aplicar con razón la ley de la reciprocidad á la compañía en los casos de la falta de cumplimiento por su parte á las obligaciones que por los mismos instrumentos contrajo para con el Estado.

Las cifras, pues, que contiene el cuadro anexo son el resultado de los hechos referidos; demuestran que el Excmo. gobierno, en los pagos efectuados hasta entonces, en este primer período, ha abonado de más $ 5.346,72 m|n. oro, correspondiendo á su crédito por tal causa, además, $ 2.316,94 m|n. oro por los intereses devengados hasta el 31 de Diciembre de 1894; y que en cambio, como habido atraso en los pagos, le corresponde un cargo de intereses por pesos 136.768,69 m|n oro hasta la misma fecha.

La tasa de los intereses es la misma de la garantía: 7 o|o anual.

Así, pues, como consecuencia de las cifras que preceden, resulta, por diferencias de liquidación durante el período del servicio regular de la garantía, un saldo á favor del F. C. Pacífico que asciende á la suma de $ 129.105,03 m|n oro.

El segundo período, puede decirse que comenzó el 1º de Enero de 1892, á cuya fecha adeudaba ya el excelentísimo Gobierno $ 203,728,06 m|n oro por la garantía correspondiente al último trimestre del año 91 de la sección comprendida entre Mercedes (B. A.) y Villa de Mercedes (San Luis)—(La correspondiente á la sección de Buenos Aires (Palermo) á Mercedes por el mismo trimestre fué abonado en Mayo 28 de 1892 y se ha considerado como perteneciente al primer período).

La deuda de este segundo período se ha liquidado por semestres sucesivos por la suma integra correspondiente á todas las secciones que comprenden el conjunto de la línea entre sus dos puntos extremos, Palermo y Villa Mercedes en San Luis, que desarrollan una longitud total de 685 kilómetros 276 y representan á los efectos de la garantía concedida un capital total de $ 13.801.003,61 m|n oro.

El procedimientos de la liquidación de la garantía del conjunto de las secciones es más lógico porque permite sea apreciada con más exactitud y rapidez la situación de las obligaciones contraídas por el Estado y aun más la fijación de las de la compañía, que el seguido hasta ahora por secciones, que si bien hace posible la determinación de las garantías que les correspondan, impide de un modo absoluto la de sus producidos brutos; sabido es que el reembolso de aquéllas debe efectuarse con la mitad de estos últimos.

Al 31 de Diciembre de 1894, la situación de la deuda nacional por este segundo período, era:

Sección Mercedes á Villa de Mercedes, último trimestre de 1891, $ 203.728,06 m|n oro.

Toda la línea, años 1892, 1893 y 1894, á razón de $ 966.070,25 m|n oro, por año, 2.898.210,75. Total 3.101.938,81.

Menos: por entrega á cuenta durante el año 1894, 727.028,16. Total 2.374.910.65.

Más: por intereses devengados por la deuda del segundo período, 281.742,80. Total m|n oro $ 2.656.653,45.

El resumen de los resultados de los dos períodos en que se ha dividido el servicio, denota que la deuda del Estado hasta el 31 de Diciembre próximo pasado, asciende á pesos 2.785.758,48 m|n oro.

Con los elementos que registran las páginas precedentes, la exposición de los producidos brutos del tráfico de la línea y el 50 °/o del monto total de los mismos con los intereses devengados, los importes de la garantía que debieron abonarse, las sumas que por este concepto se pagaron á la empresa con determinación de los excesos en los pagos, así como los intereses recíprocos que corresponden por estos excesos y por las demoras en la entrega de los fondos agregados á las entregas á cuenta del servicio que se adeuda, con todos estos elementos, puede establecerse con claridad y precisión la situación actual al 31 de Diciembre próximo pasado, que era la siguiente:

Primer período

Importe de la garantía desde la apertura al servicio público hasta el 31 de Diciembre de 1891, oro m|n $ 4.983.762.52.

Intereses por demora en los pagos, 136.768.69.

Intereses sobre $ 453.01 oro abonados de menos al servir la garantía de la seccion Buenos Aires á Mercedes, 132.95.

Total oro m|n $ 5.120.664,16.

A deducir:

Importes percibidos por el F. C Pacífico correspondientes á garantía hasta el 31 de Diciembre de 1891 ps. 4.989.109,24.

Intereses sobre $ 5.799,73 m|n oro, abonados de más al servicio de garantía de las secciones desde Mercedes á Villa Mercedes ps. 2.449,89.—Total $ m|n oro 4.991.559,13.

Saldo á cargo del Gobierno $ m|n. oro 129.105,03.

Segundo período

Importe de la garantía desde el 1º de Octubre 1891 al 31 de Diciembre de 1891 de la sección Mercedes á Villa Mercedes, ps. 203.728,06.

Importe de la garantía desde Enero 1º de 1892 á 31 de Diciembre de 1894 para toda la línea: 3 años ps. 2.898.210.75.

Intereses devengados por la deuda de este período ps. 281.742,80.—Total $ m|n oro 3.512.786,64.

A deducir:

Por entregas á cuenta durante el año 1894, ps. 727.028,16.—Total $ 2.785.758,48 m|n oro.

Importe del 50 o|o de los producidos brutos de la explotación desde la apertura al servicio público hasta Diciembre 31 de 1894, no entregados por la empresa, ps. 11.044.996,24.

Importe de los intereses devengados, ps. 2.072.069,61.—Total $ 13.117 065,85 m|n. oro.

Situación actual al 31 de Diciembre de 1894.

Crédito del Estado m|n $ 13.117.065.85.

Deuda del mismo $ oro m|n 2.785.758.48

Estas últimas cifras son de por sí elocuentes, al compararlas, no obstante su evidencia, la comisión considera de su deber llamar sobre las mismas, de un modo especial, la atención del Excmo. Gobierno y observa que si la compañía del Pacífico hubiera reembolsado al Gobierno, en aquella fecha, la importante suma que representan sus productos líquidos, tal cual se lo impone la ley de su concesión, los trece millones y pico de pesos nacionales se hubieran convertido en unos tres millones setecientos mil pesos oro, de sobra suficientes para el abono de las garantías adeudadas hasta entonces y aun hasta el día, proporcionando al Excmo. Gobierno un saldo resultante de un millón de pesos oro.

Esta es la verdadera é innegable situación actual al 31 de Diciembre de 1894 de las obligaciones recíprocas que ha creado la concesión de este ferrocarril.

Veamos cuál será la del porvenir. Para conocerla debe tratarse de determinar previamente la ley progresiva de la explotación.

Muy difícil es poder establecer una ley que permita apreciar cuál sea el aumento probable de esta línea, no sólo por lo complejo de los datos que deben tenerse en cuenta, sino también porque no puede asignarse el grado de desarrollo que puede adquirir la zona servida por este ferrocarril, desde que no ha llegado á un período en que el progreso se verifica paulatinamente y en proporción constante.

Efectivamente, si se observa el cuadro adjunto, se verá que no es posible asignar para el futuro el crecimiento que obtuvo para los años pasados, esto es, en diez años de explotación: 1° porque la línea completa recién comenzó á explotarse en 1888; 2° porque en estos diez años, las industrias que dan vida á este ferrocarril, han adquirido su primer desarrollo y es sabido que en países como el nuestro, esto se verifica con una rapidez que no puede servir de norma para el futuro; 3° porque durante esta explotación han mediado circunstancias anormales que modifican el producido de la línea y que deben tenerse en cuenta.

Recién en los tres años que van del 92 al 94, puede decirse que se han normalizado las condiciones de la explotación, y, por consiguiente, son los productos de estos años los que á juicio de la comisión deben servir para determinar una ley de crecimiento que se acerque á la verdad.

La relación de este aumento en este período es de 17.28 o/o al año, de manera que, poniéndose en las peores condiciones, puede aceptarse que el aumento correspondiente al año 1895 sea el 50 o/o, es decir, 8.64 o/o, y que vaya disminuyendo paulatinamente, de manera que al finalizar los veinte años de la concesión, el producto líquido represente el interés del 11 o/o sobre el capital garantizado, que es menor que la fijada (12 o/o) por la previsión de la ley de concesión—para la intervención del Gobierno á fin de rebajar las tarifas. (Véase el cuadro núm. 3).

Si la supuesta ley de crecimiento de la explotación no fuera sensible y desfavorablemente modificada, las sumas que requerirá el gobierno para hacer el servicio de la garantía del presente año y los tres subsiguientes, además del 50 o/o de los producidos brutos que la empresa está obligada por la ley á entregarle en calidad de reembolso, no pasarán de 220.000, 160 000, 100.000 y 40.000 pesos moneda nacional oro respectivamente.

Desde el año 1899 en adelante ya aquel 50 o/o no solamente bastará para el servicio de la garantía íntegra, sí que también permitirá que la empresa comience á formar el fondo de reserva de $ f. 500 000 que la ley le acuerda cuando los productos líquidos superen al 7 o/o del capital.

En el mismo supuesto, los desembolsos totales del Estado para el servicio de la garantía durante los 20 años que la concesión acuerda y que ascenderán á $ 19.321,404 m/n oro, serán cubiertos con los reembolsos de 50 o/o de los productos brutos de la explotación en el mismo tiempo, es decir, el servicio de la garantía termina el 1° de Marzo de de 1908 y con los productos del primer semestre del año siguiente se extinguirá también la deuda de la empresa.

Consecuencias

Como consecuencias de la exposición que precede, la comisión aconseja al excelentísimo gobierno resolver en el sentido de las siguientes conclusiones.

1ª Aceptar los principios sostenidos como causales de las diferencias encontradas en la verificación de los producidos brutos de la explotación de este ferrocarril.

2° Continuar haciendo efectivo el pago de la garantía en el futuro en la forma establecida en el contrato; después de haber liquidado la deuda actual, con sus intereses.

3° Compeler á la empresa por los medios ordinarios, al pago de las sumas que adeuda al tesoro público.—MIGUEL TEDIN.— *Bonifacio Lastra*, presidente— *Luis Silveyra.— Ignacio Oyuela.—Carlos Stegmann.*

Caja de Conversión

—

En Buenos Aires, á primero de Julio de mil ochocientos noventa y cinco, reunidos en la Caja de Conversión los señores directores, gerente, contador, tesorero y secretario que firman, se procedió á destruir por el fuego la suma de *un millón quinientos cuarenta y un mil quinientos pesos*, en billetes de varias emisiones, recibidos por renovación.

Los billetes quemados, cuya clasificación queda especificada en planillas archivadas en Contaduría, son los siguientes:

Ley 3 de Noviembre de 1887			
253.189	billetes	$	1.283.984
Ley 6 de Septiembre de 1890			
21.459	billetes	$	237.323
Ley 16 de Octubre de 1891			
16.657	billetes	$	61.763
Ley 29 de Octubre de 1891			
16	billetes	$	3.200
Ley 8 de Enero de 1894			
3.441	billetes	$	5230
294.762	billetes	$	1.541.500

Para constancia de lo que se deja expresado, se levantó la presente acta por duplicado.

Luis P. Molina—Plácido Marín—J. A. Areco—P. Heurtley por gerente, J. Pillado, por contador, Juan Battaglini. tesorero.—Alberto Aubone, secretario,

—

En Buenos Aires, á veintiocho días del mes de Junio de mil ochocientos noventa y cinco, reunidos en la Caja de Conversión los señores directores, gerente, contador, tesorero y secretario que firman, se procedió á destruir por el fuego la suma de *veintiséis mil pesos* en emisión menor, cangeados y renovados al Banco de la Nación Argentina,

El detalle de los billetes quemados es el siguiente:

Ley 4 de Octubre de 1883					
1.6000	billetes de	0.05	$ 800		
2.000	»	» 0.20	» 400	$	1.200
Ley 21 de Agosto de 1890					
126.000	billetes de	0.05	$ 6.300		
68.000	»	» 0.20	» 13.600	$	19.900
Ley 29 de Septiembre de 1891					
58.000	billetes de	0.05	$ 2.900		
10.000	»	» 0.20	» 2.000	$	4.900
280.000	billetes			$	26.000

Para constancia de lo que se deja expresado, se levantó la presente acta por duplicado.

Luis P. Molina — Plácido Marín— Juan Girondo — Carlos M. Marenco, gerente—P. Heurtley, contador— Juan Battaglini, tesorero— Alberto Aubone, eecretario.

—

En Buenos Aires á tres días del mes de Julio de mil ochocientos noventa y cinco, reunidos en la Caja de Conversión los señores directores, gerente, contador, tesorero y secretario que firman, se procedió á destruir por el fuego la suma de *veintinueve mil pesos* en billetes de emisión menor, cangeados y renovados al Banco de la Nación Argentina.

El detalle de los billetes quemados es el siguiente:

Ley 4 de Octubre de 1883	
10.000 billetes de 0.10.........	$ 1.000
Ley 21 de Agosto de 1890	
244.000 billetes de 0.10.........	$ 24.400
Ley 29 de Septiembre de 1891	
36.000 billetes de 0.10.........	$ 3.600
290.000 billetes.................	$ 29 000

Para constancia de lo que se deja expresado, se levantó la presente acta por duplicado:

Luis P. Molina—Plácido Marín—Juan Girondo—Carlos M. Marenco, gerente—P. Heurtley, contador—Juan Battaglini, tesorero—Alberto Aubone, secretario.

Estado Mayor General de Marina

—

ÓRDENES GENERALES

Se hace saber á la Armada y sus dependencias, que el consejo de guerra que ha de ver y fallar en el proceso seguido al excomandante y marineros del vapor «Teuco», tendrá lugar el día 4 de Julio del corriente, á las 8 h. a. m. en el salón del Consejo de este Estado mayor general de marina, previa la Misa del Espíritu Santo —Buenos Aires, Julio 1° de 1895.—*D. de Solier.*

—

Se hace saber á la Armada y sus dependencias, que por superior decreto de fecha Junio 25 del mes próximo pasado, se nombra comandante de la compañía de cadetes de la Escuela naval, al teniente de navío don José Quiroga Furque en reemplazo del de igual clase don Juan J. Pellabet.—Buenos Aires, Julio 1° de 1895.—*D. de Solier.*

Aduana de la capital

—

Administración de Rentas Nacionales de la Aduana de la Capital

Tipo oficial del oro 345 %

	Recaudado en curso legal	Equivalente en oro	Recaudado en oro sellado	TOTAL á oro
Entrada del día 1º de Julio 1895 $	180692.90	52223.38	27252.22	79475.60
Total recaudado en el mes cort. «	180692.90	52223.38	27252.22	79475.60
Id. igual período año anterior... «	....	....	....	....
Diferencia á favor de Julio 95.. «	....	....	....	79475.60
« « 94.. «	....	....	....	....
Total recaudado en el corrt. año «	28732104.77	8126895.62	4518128.14	12645023.76
Id. igual período año anterior... «	35514134.52	9795205.31	3613741.85	13408949.16
Diferencia á favor del año 95 «	....	....	....	....
« « 94 «	....	....	....	763923.40

A. Pesa.
Tenedor de Libros.

ENTRADA DEL DIA 3 DE JULIO DE 1895

Recaudado en curso legal.. $ 116536 72

Su equivalente en oro..... » 33584.07

Recaudado en oro sellado » 40382.52

Total á oro............... $ 73966.59

ENTRADAS DE LOS RIOS

Vapor Lafayette, capitán C. Bonasid, consignado á N. Mihanovich, procedente del Carmelo, en lastre.

Vapor Las Mercedes, capitán P. Consiere, consignado á E. D. Risso, procedente de la Asunción, con permanencia para este puerto con 50 vigas madera, E. Araná, tránsito para el Rosario, 149 barricas yerba, 35[2 id id, 30[4 id id, F. J. Daja, 59 id id, 100 id id. Poncio Pons y Cª, 50[2 id id, 50[4 id id. E. Pagani hermanos, 70 id id Tránsito para Corrientes, 3 cajones mercaderías L. Romagner. Tránsito para Villa Pilar, 155 bultos mercaderías varias. Tránsito para la Asunción 93 bultos.

Vapor Venus, capitán J. L. Vucassovic, de Montevideo, con: 2 cajones tejidos algodón Staud y Cª; 2 cajones id id id, 6 fardos id id M. Rademarchi; 2 cajones id id L. Laconte; 2 id id M. Kitken y Cª; 1 id id Menet y Cª; 350 colleras pescado A. Rumi; carga perteneciente al vapor español Ciudad de San tander, naufragado en la Isla de Lobos, el día 24 de mayo de 1895, 1 cajón encajes A. Seisdo; 1 id id Peña Memondo; 1[8 pipa vino Jéres 1 bocoy id id A. López Cª; Tránsito para Palmira, 4 fardos bolsas vacías, 1 bolsa sulfato cobre, 1 fardo hilo, F. Sontano y Cª; 12 cajones ferretería, Posse y Cª. Para Mercedes, 4 cajones librería, 2 id id, 1 cajón cigarros, J. Tiguiendo; 4 cuarterolas vino, Mesa y López; 2 cajones drogas, 1 id agua mineral, E. Casagrande; 1 cajón zapatería, 1 baúl id, 1 fardo id, P. A. Rodríguez. Para Salto, 60 barricas yerba, B. y V. Solari.

Lancha nacional Alto Paraná, procedante de Gualeguay, consignado á P. Quintana y con cargamento de 1630 bolsas trigo con 113.816 kilos, 1232 bolsas lino con 77.669 kilos.

Chata Cruz Medina, procedente de Victoria, consignado á Núñez y Cerro y con cargamento de 200.000 kilos trigo embolsado.

Vapor nacional Gaucho, procedente de Helvecia, consignado á L. Davia y con cargamento de 43 cascos aceite maní con 1550 kilos, 1000 kilos porotos.

ENTRADAS DE CABOTAJE

Pailebot nacional Leonor Garbino, procedente de Gualeguaychú, consignado á E.Z agliolo y con cargamento de 2.000 cueros potros salados con 30.010 k.

Balandra nacional Fegrina, procedente de Gárate, consignada á J. A. Palma y con cargamento de 65 tambores, 55 tarros con 43.700 kilos ácido sulfúrico, 50 turias ácido clorohídrico con 1.700 kilos, 40 turias ácido nítrico con 1.600 kilos, 10 barricas sulfúrico con 2.512 kilos, 7 cajones sulfato de cobre con 490 kilos.

Pailebot nacional Salvador, procedente de Gualeguaychú, consignado á Núñez y Cerro y con cargamento de 40.000 kilos leña y trozos.

Balandra nacional Unica Muzzi, procedente de San Fernando, consignado á S. Maresca y con cargamento de 20.000 naranjas, 20.000 limones.

Pailebot nacional La Corce, procedente de Baradero, consignado á E. Gagliolo y con cargamento de 40 bolsas maíz con 3000 kilos, 1025 bolsas trigo con 71.740 kilos.

Pailebot nacional Giuli, procedente de Campana, consignado á N. Mihanovich y con cargamento de 2719 bolsas maíz con 208.000 kilos.

Pailebot nacional Aurelio Lacazi, procedente de Carmelo, consignado á E. Gagliardo y con cargamento de 1381 bolsas cebada con 89.945 kilos, 64 bolsas lino con 4551 kilos, 100 bolsas maíz con 7552 kilos, 26 bolsas cebada.

ZARPADOS

Pailebot nacional Favorita Clara, con destino Colonia, en lastre.

Pailebot nacional Francesca da Rimini, con destino á Conchillas, en lastre.

Pailebot nacional Giulia Moderna, con destino á Conchillas, en lastre.

Chata nacional Carbonera num. 8 con destino á Zárate, cargada.

Chata nacional Niágara, Buenos Aires, con destino á Corrientes en lastre.

Chata nacional Charque, con destino á San Fernando, en lastre.

Chata nacional Nueva Chinita, con destino á San Fernando, en lastre.

Chata nacional Nueva Teresita, con destino á Gualeguaychú, en lastre.

Chata nacional Joven Venus, con destino á San Fernando, en lastre.

Chata nacional Dos Compadres, con destino á Uruguay, en lastre.

Chata nacional Comandante Lira, con destino á San Fernando, en lastre.

Pailebot nacional Picolo Paolo, con destino á San Fernando, en lastre.

Pailebot nacional Unico Muzzio, con destino á San Fernando, en lastre

Pailebot nacional Benjamín Fasce, con destino á Corrientes, en lastre.

Pailebot nacional Nueva Chinita, con destino á Corrientes, en lastre.

Pailebot nacional Los dos Juanitos, con destino á Concordia, en lastre.

Pailebot nacional Vamos á probar, con destino á Gualeguaychú, en lastre.

Pailebot nacional Carmelita di Lera, con destino á Gualeguaychú, en lastre.

Pailebot nacional Chimango, con destino á Gualeguaychú, en lastre.

Pailebot nacional Independiente, con destino á Victoria, en lastre,

Pailebot nacional Excelsior, con destino á Martín García.

Pailebot nacional Norma, con destino á Martín García.

Pailebot nacional Herminia, con destino á Conchilla.

AVISOS OFICIALES

Ministerio del Interior

Comisión de las obras de salubridad de la Capital

Obras domiciliarias

Por disposición de la comisión, se hace obligatoria la construcción de las obras domiciliarias en los subdistritos E. F. K. y L. del distrito número 30 (Boca y Barracas), de acuerdo con la ley número 1917 y el reglamento vigente. Los planos que aún faltan en esos subdistritos, se presentarán hasta el 1º de Mayo de 1895, y las obras domiciliarias correspondientes deberán quedar terminadas el 1º de Julio de 1895. Los propietarios que no diesen cumplimiento á esta resolución, incurrirán en las multas que establece el reglamento. Las calles comprendidas por los subdistritos E F K y L, son las siguientes: Subdistrito E, calle Pedro Mendoza, desde la boca de registro situada frente al número 1561, hasta la boca de registro situada frente al núm. 1973; calle 125 A, entre Pedro Mendoza y Nueva Roma, calle Garibaldi entre Pedro Mendoza y San Patricio, calle Sin Nombre entre Sarmiento y California, calle 127 entre Pedro Mendoza y 126 A, calle Presidente entre Pedro Mendoza y 126 A, calle California entre Pedro Mendoza y 126 A, calle Sarmiento entre Pedro Mendoza y 126 A, calle Nueva Roma, entre 125 A y Garibaldi.—Subdistrito F, calle Pedro Mendoza, desde la calle 102 hasta la boca de registro situada frente al núm. 1561, calle 125 A, entre Nueva Roma y San Patricio, calle Garibaldi entre San Patricio y Lamadrid, calle 127 entre Sarmiento y Lamadrid, calle 128 y San Patricio y Roma, calle 129 entre Australia y Rocha, calle 126 A. entre Sarmiento y Australia, calle San Patricio entre Pedro Mendoza y 128, calle Australia entre Pedro Mendoza y 129, calle Rocha, entre Pedro Mendoza y 129, calle 102 entre Crucero y 127, calle Lamadrid entre Garibaldi y 127.—Subdistrito K, calle Pedro Mendoza desde la calle Crucero hasta la boca de registro situada frente al núm. 1261, calle Lamadrid entre Garibaldi y Palo, calle Olavarría entre Garibaldi y Rodríguez, calle Suárez entre Estación General Brown y General Brown, calle Brandzen entre Estación General Brown y General Brown, calle Estación General Brown entre Olavarría y Brandzen, calle Crucero entre 102 y Brandzen, calle Palo entre Pedro Mendoza y Progreso, calle Rodríguez entre Olavarría y Progreso. Subdistrito L, calle Pedro Mendoza desde la boca de registro situada frente al núm. 1261 hasta Santa Teresa, calle Alvear entre General Brown y Rodríguez, calle Lamadrid entre Palo y Santa Te-

resa, calle Olavarría entre Rodríguez y Necochea, calle Rodríguez entre Pedro Mendoza y Olavarría, calle General Brown entre Pedro Mendoza y Brandzen, calle Necochea entre Pedro Mendoza y Olavarría.—Buenos Aires, Marzo 7 de 1895.—*Juan Molina Civit*, Secretario.

Direcc ón Gral. de Correos y Telé rafos

LICITACIÓN

Llámase á propuesta durante treinta días, para efectuar el transporte de correspondencia por correos á caballo desde Perico á Orán, pasando por San Pedro, Reducción, Ledesma, San Lorenzo y Las Piedras.

Los proponentes deberán acompañar á su propuesta un certificado de depósito hecho en el Banco de la Nación, á la orden de la Dirección general, valor del 5 o|o del importe calculado del contrato.

Por más datos ocurrir á la secretaría general de Correos y Telégrafos.—Buenos Aires, Junio 6 de 1895.—*Pedro N. Eliçagaray*, secretario general.

v.6jl.

LICITACIÓN

Llámase á propuesta durante treinta días, para efectuar el servicio de transporte de correspondencia por vapor desde Paso de los Libres á Barra Concepción y puntos de tránsito, y por mensajerías desde Paso de los Libres á Mercedes, en combinación con la mensajería de Saladas á Mercedes.

Los proponentes deberán acompañar á su propuesta un certificado de depósito hecho en el Banco de la Nación, á la orden de la Dirección general, valor del 5 o|o del importe calculado del contrato.

Por más datos ocurrir á la secretaría general de Correos y Telégrafos.—Buenos Aires, Junio 5 de 1895.—*Pedro N. Eliçagaray*, secretario general.

v.5Jl.

LICITACIÓN

Comisión Consultiva de Correos y Telégrafos

Provisión de útiles

Llámase á licitación pública durante 30 días para la provisión de ebonitas de cauchuc, bolsas de lona y lápices Faber. Por el pliego de condiciones y muestras ocurrir á la secretaría de esta comisión, Bolivar 339, de 2 á 4 p. m.

Las propuestas se abrirán en acto público el lunes 22 de Julio próximo, á las 4 p. m.

Buenos Aires, Junio 22 de 1895.—BELISARIO ROLDÁN, presidente. — *Eduardo Livingston*, secretario.

v 22 jl

LICITACIÓN

Transporte de correspondencia

Por disposición del señor Director general, se llama á propuestas, por treinta días, para el transporte de la correspondencia por mensajerías y correos á caballo, durante un año, en las siguientes líneas: 1ª línea, por correos á caballo, un viaje redondo semanal, de Corrientes á Lomas y de allí á Santa Ana, San Luis, San Cosme y Paso de la Patria. 2ª línea, por mensajerías, un viaje redondo semanal, de Saladas á Mercedes por San Roque, Paso de Lucero en el río Corrientes y Tataué. 3ª línea, por correos á caballo, un viaje redondo semanal, de Ita-Ibatí á Caá-Catí, por San Antonio de Itatí. 4ª línea, por mensajerías, un viaje redondo semanal, de Saladas á Caá-Catí, pasando por Mburucuyá. 5ª línea, por correos á caballo, un viaje redondo semanal, de San Roque á Concepción y San Miguel. 6ª línea, por mensajerías, un viaje redondo semanal, de Saladas á Bella Vista. 7ª línea, por correos á caballo, un viaje redondo semanal, de Ita-Ibatí á Loreto y San Miguel. 8ª línea, por mensajerías, un viaje redondo semanal, de Goya á Lavalle y Santa Lucía. 9ª línea, por correos á caballo, un viaje redondo semanal, de Santa Lucía á San Roque, pasando por 9 de Julio. 10ª línea, por mensajerías, un viaje redondo semanal, de Goya á Mercedes, pasando por Lucero. 11ª línea, por mensajerías, un viaje redondo semanal, de Esquina á Curuzú-Cuatiá, pasando por Sauce. 12ª línea, por correos á caballo, un viaje redondo semanal, de Sauce á San José de Feliciano. 13ª línea, por correos á caballo, un viaje redondo semanal, de la estación de Solari (F. C. de Mercedes á Caseros) á la colonia Perrugorría. 14ª línea, por correos á caballo, un viaje redondo semanal, desde Goya á Curuzú-Cuatiá, pasando por Perrugorría. Fíjase como límite á las propuestas, la suma de (1780 $) un mil setecientos ochenta pesos moneda nacional, mensual. Los proponentes deberán acompañar á su propuesta, un certificado de depósito hecho en el Banco de la Nación á la orden de la Dirección general, valor del 5 o|o del importe calculado del contrato.

Por más datos ocurrir á la secretaría general de correos y telégrafos.—Buenos Aires, Junio 15 de 1895.—*Pedro N. Eliçagaray*, secretario.

Departamento de obras públicas

LICITACIÓN

Reparaciones en el puente sobre el río Salí (Tucumán)

El presupuesto, pliego de condiciones y demás antecedentes, podrán verse en la Inspección administrativa, Florida 8, todos los días hábiles hasta el 25 de Julio de 1895, día en que se abrirán las propuestas á las 3 p. m.—Buenos Aires, Junio 25 de 1895.—*Alberto G. Dillón*.

v.25jl.

LICITACIÓN

Reparaciones en la Escuela normal de maestros de Salta

El presupuesto y pliego de condiciones podrán verse en la Inspección administrativa, Florida 8, todos los días hábiles, hasta el 21 de Julio corriente, día en que se abrirán las propuestas á las 3 p. m.—Buenos Aires, Julio 1º de 1895.—*Alberto G. Dillón*.

Ferrocarril Nacional Andino

LICITACIÓN

Se llama á licitación por 30 días para la provisión de los siguientes artículos, destinados al consumo de este ferrocarril.

Aceite lubrificante mineral (cilindrina)	ks.	2.500
Aceite lubrificante mineral (valvolina)	»	500
Aceite de patas, refinado	»	2.000
» » colza	»	1.000
» « quemar	»	1.500
» lino, cocido	»	1.000
» » « crudo	»	1.000
Carbón de fragua, embolsado	»	10.000
» » coke inglés de 1ª clase, embolsado	»	4.000
Estopa blanca de algodón	»	1.000
Grasa en bordalesa	»	5.000
Kerosene refinado 1ª clase	c	100
Ladrillos refractarios	n.	1.000
Maderas pino blanco, tablas 1ª y 2ª	mts.	1.500
Maderas pino spruce, tirantes 3 x 9	»	1.000
Maderas pino tea, vigas 30 x 30	»	500
Meollar, cañamo ó patente	ks.	100
Portland	bs.	50

Los artículos serán de primera calidad y serán entregados en envases, debidamente acondicionados para su transporte por ferrocarril.

Los proponentes acompañarán á su propuesta, una muestra de cada artículo (por duplicado) con el precio correspondiente.

Los precios serán dados para cada artículo, *en aduana* y *despachado*, separadamente. Los artículos podrán ser entregados en Buenos Aires, Rosario ó Río 4º, computándose, á efecto de la comparación de precios de licitación, el flete correspondiente hasta este último punto.

La provisión se hará en dos entregas; una en Agosto después de aprobado el respectivo contrato y la otra en Octubre.

Los pagos se harán una vez recibidos los artículos por el jefe de almacenes, y á los 30 días de la fecha de dicho recibo, según certificado.

La administración se reserva el derecho de aumentar ó disminuir la cantidad indicada de cada artículo, hasta una tercera parte en más ó en menos, como le convenga, y el proponente que obtuviere la adjudicación, estará obligado á conformarse á esta condición por el precio estipulado.

Las propuestas podrán ser por uno ó por varios artículos.

La comparación se hará por cada artículo, entre las diferentes propuestas, aceptándose de cada una las que resulten más ventajosas.

La administración se reserva el derecho de no aceptar ninguna propuesta, si no le conviene.

Las propuestas se recibirán en la secretaría de la administración en Rio 4º hasta el 31 de Julio á las 4 p. m., día y hora en que se abrirán, de acuerdo con la ley de la materia, en presencia de los interesados que quieran concurrir al acto.

Se presentarán en el papel sellado correspondiente, acompañadas de un certificado de depósito en el Banco de la Nación, á la orden de la administración del ferrocarril nacional Andino, por el 3 por 100 del importe total de la propuesta, sin cuyos requisitos no serán tomadas en consideración.—Rio 4º, Julio 1º de 1895.—*La Administración.*

Policía de la capital

LICITACIÓN

Por el presente aviso se llama á licitación para la provisión de los artículos siguientes, que se necesitan para uniformes de verano de los vigilantes, bomberos, ordenanzas, caballerizos, etc., de esta repartición:

Paño 10.000 metros.
Lienzo asargado 8.000 id.
Raso de lana 1.300 id.
Lona para entretela 2.000 id.
Percalina plomo 2.000 id.
Id negra, 700 id.
Paño punzó para vivo, 50 id.
Cordón id id hombreras, 600 id.
Trencilla id id el cuello 150 id.
Id blanca id ginetas, 540 id.
Botones grandes para vigilantes, 44.000
Id chicos id id, 23.000.
Id grandes para bomberos, 10.600.
Id chico id id, 4.800.
Granadas id id 1.000.
Broches id el cuello 4.000.
Id id pantalones 4.000.
Hebillas id id 4.000.
Botones id id 22.000.

Id grandes lisos para ordenanzas 1.800.
Id chicos id id id 800.
Morriones 3.220.
Cascos para bomberos 500.
Gorras para ordenanzas, guardianes, correos, etc, 200.
Guantes 3500 pares.
Polainas 2600 id.
Botines 2600 id.
Botas 1600 id.
Id de vaqueta para caballerizos 100.

Las propuestas podrán hacerse por todos los artículos indicados ó por parte, siempre por cantidades ó medidas expresadas, debiendo presentarse en el papel sellado correspondiente. Las propuestas se recibirán el miércoles 24 del próximo mes de Julio, á las 3 p. m., en el despacho de la jefatura, y se abrirán en presencia de los interesados y escribano de gobierno.

No se tomarán en consideración las que no acrediten haber depositado en el Banco de la Nación el 5 o[o] del importe de las propuestas y no vengan firmadas por un fiador de reconocida responsabilidad. Los artículos se entregarán iguales á las muestras que se tengan en la Mayoría de este Departamento.

El pago se hará por Tesorería Nacional, previa tramitación de la cuenta debidamente autorizada.—Buenos Aires, Junio 24 de 1895.—*Juan M. Oyuela*, comisario de órdenes.

Ministerio de Hacienda

Dirección General de Rentas de la Nación

LICITACIÓN

Llámase á propuestas por el término de treinta días para la confección de (371) trescientos setenta y un vestuarios para los marineros de las aduanas, fuera de la capital, compuestos de las siguientes piezas:

(2) Dos blusas loneta blanca
(2) Dos pantalones loneta blanca
(2) Dos camisetas punto de algodón
(1) Un par zapatos de baqueta
(1) Una gorra con funda y cinta con la leyenda: «Resguardo de Aduana».

Llámase igualmente á licitación por el mismo término para la provisión de (60) sesenta vestuarios de verano para los agentes de la policía aduanera, compuestos de las siguientes piezas:

(2) Dos chaquetillas ó *Dorman* de brin trelleg.
(2) Dos pantalones de brin trelleg.
(1) Una gorra con las iniciales P. A. de loneta blanca.
(1) Un par de botas de baqueta.
(2) Dos camisetas punto de algodón.

Los modelos de los vestuarios que se licitan, se encuentran á disposición de los interesados en la secretaria de esta Dirección, todos los días hábiles de 11 a. m. á 5 p. m.

Las propuestas serán extendidas en sello de ($ 5) cinco pesos y vendrán acompañadas de un certificado de depósito del Banco de la Nación Argentina, que acredite se ha depositado en dinero ó en títulos de renta á la orden de esta Dirección general el (5 por 100) cinco por ciento de lo que importe la licitación

En las propuestas se expresará el precio unitario de cada una de las piezas que forman el vestuario, sin perjuicio de determinar el importe total.

Las propuestas que no se ajusten estrictamente á este aviso, no serán tomadas en consideración.

Las propuestas se abrirán el día 18 de Julio próximo, á las 2 p. m. en las oficinas de esta Dirección, en presencia del directorio, del escribano mayor de gobierno y de los licitadores que concurran.

La Dirección se reserva el derecho de rechazar todas las propuestas, si lo considera conveniente.

Buenos Aires, Junio 17 de 1885.—*Luis S. Boado.*

v.17Jl.

Aduana de la Capital

AL COMERCIO

Por orden del señor Administrador de la Aduana, doctor J. H. Martínez Castro, se hace saber á los dueños ó consignatarios de las mercaderías que se detallan, que deben renovarlas dentro del término que marcan las ordenanzas de aduana; vencido el cual, se procederá con arreglo al artículo 309 de las mismas. Dique I, Sección 5ª. P. B. sin número, 1 barrica vapor «Franklin»; 843, entrado Abril 1891, Dársena Sud. Sección 3ª. F. R. sin número, 4 fardos San Martín, registro 2138, entrado Diciembre 1891 en diamante. G. C. C. núm. 77, vapor «Thames»; 1970 Septiembre 1891 en diamante 3024, contramarca M. G. 17, un cajón, «Ceará»; 1014, Mayo 1891 en diamante T. D. C. sin número, 3 rollos alambre San Martín, 2138, Diciembre 1891. 1a Sub-división de Lanús, en cruz I. B. núm. 7, un cajón, vapor «Spencer»; 1105, entrado Mayo 1890, R. P. 36.37 ó 322 al 4, dos cajones «Spencer»; 1105, entrado Mayo 1890, C. H. C. 52, 53, 54, 55, 56, 58 y 59, ocho cajones «Nerthe»; 1782, Agosto 1890, P. C. C. núm. 28, un cajón, «Bremen»; registro 208, Noviembre 1890 en diamante M. contramarca T. sin número, un cajón, «Falmouth»; 64, entrado Enero 1891, en diamante, M. contramarca T. sin número, 2 cajones, vapor «Martha Petuken»; 1038 entrado Octubre 1891, R. C. contramarca C. núm. 6, un cajón, «Holding»; 840, Julio 1891, S. P. núm. 1, un bulto, «Ativita»; 2490, Diciembre 1891, en diamante, J. P. sin número, un bulto, «Vordwoth»; 2347, Septiembre 1892. Depósito bóveda de la Aduana Nueva G. R. C. ó G. R. C. contramarca D. F. L. sin número, un fardo, sin vapor, sin entrada, en diamante M; 9259, un cajón id id M. M. núm. 4 ó 14, un cajón, id id M. C. núm. 100, un cajón, id id en diamante S; 311, un fardo, id id, en diamante F; núm. 1, un cajón, id id; H. G. sin número, un cajón, id id C. D; 105 y 103, dos cajones, id id M; núm. 18, un cajón, id id E; de V. contramarca en diamante V. A. sin número, dos barricas, id id A; 247, una barrica, id id L. M; sin número, un cajón, id id M. Getten; sin número, dos bultos, id id J. L.; sin número, 2 bolsas, id id S. P. B; sin número, 2 cascos, id id P. S. C. contramarca L. M.; núm, 50, 1 casco, id id sin marca y sin número, 69 bultos sin vapor.

AL COMERCIO

Por orden del señor administrador, doctor J. H. Martínez Castro, se hace saber á los dueños ó consignatarios de las mercaderías que se detallan, que deben renovarlas dentro del término que marcan las ordenanzas de aduana, vencido el cual se procederá con arreglo al artículo 309 de las mismas: 6ª subdivisión de Lanús: Marca H. s/m; una barrica, sin vapor, sin entrada y sin registro; en diamante L. s[m, sin casco, id. id. id; M. D. R s[m, ocho cajones id, id, id; en triángulo, M. R. número 67, s[m. un cajón id, id, id; M. N. T. número 2, un cajón id, id, id; en diamante, M. T. s[m. un cajón id. id, id; en diamante, M. A. B. P., s[m. un casquito id, id, id; O. D. G. número 2, un casco id, id, id; O. M., número 164 un casco s[m. id, id, id; O. B., s[m. dos cascos id, id, id; P. P., s[m. trece barricas id, id, id; O. R. s[m. ocho tambores id, id, id: S. A. P. L. núm. 1, s[m. un cajón id, id, id; J. Borre, un cajón id, id, id; Rivas y Cª., s[m. un cajón id, id, id; R. A., s[m. un cajón id, id, id; Risser Dillon, s[m. un cajón id, id, id; en diamante, R. S., s[m. un cajón id, id, id; R. Bossi, s[m, núm. 6075; Media Luna, un casco id, id, id; rotulado, s[m. un casco id, id, id; Chas Brun, s[m. dos cascos id, id, id; R. B. H., s[m. un casco id, id, id; en Diamante, R. A. C., 1[2 núm. 7, un cajón id, id, id; S. L. C., núm 471, un fardo id, id, id; en Diamante, S. O. R.[S., s[m. dos atados id, id, id; S. H., núm. 381, un casco id, id, id; C. O., s[m. un casco id, id, id; S. O. C., s[m, un cuñete id, id, id; en Diamante, S., núm. 3873, s[m. un cajón, id, id, id; en Triángulo H. S., s[m, un casco id, id, id; T. R., s[m, un cajón id, id, id; T. O. s[m. un casco id, id, id; V. C. P., s[m. un cajón id, id, id; V. G. T. C, s[m. tres cascos id, id, id; V. C., s[m, un cajón id, id, id; M., s[m. 5 cajones id, id, id; W. B. núms. 1, 2 3, 3, 25 ks, 15 ks, 10 ks, 11 ks, 4 cajones id, id, id; Makinlay, s[m. 9 cajones id, id, id, id. 6ª subdivisión de Lanús, s[m. cuatro picos id, id, id; s[m. dos líos id, id, id; s[n. un bulto; s[m. cuatro rollos alambre id, id, id; s[m. un atado hierro id. id, id; s[m. un bulto id, id, id; s[n. un bulto id, id, id; s[n. dos bultos id, id, id; s[m. tres baules id, id, id; s[m una bolsa id, id, id; s[m. un bocoy id, id id; s[m. dieciocho líos id, id, id; s[m. un casco id, id, id; s[m. once bolsas id, id, id; s[m. un lote id, id, id; s[m. dos bultos; s[n. un casco id, id, id; s[m. núm. 129, un casco id, id, id; s[m. ocho líos id, id, id; s[m. un casco id, id, id; s[m. dos bultos id, id, id; s[m. un bulto id, id, id, s[m. un bulto id, id, id; s[m. un rollo alambre id, id, id; s[m. un cuñete id, id, id; s[m. un rollo cabo id, id, id; s[m. tres cascos id, id. id; s[n. un fardo id, id, id.—5ª subdivisión de Lanús: En Diamante, A. R. B.. 474[492, un paquete id, id, id; s[m. B. C., núm. 50, un cajón id, id, id; B. O. C.[B. T., s[m. cuatro cascos id, id, id; O. P. C., núm, 4167, 4173, dos cajones id, id, id; V. S., núm. y un casco id, id, id; P. H., s[m. un barril id, id id; en diamante, F. C. A F., núm. 102, un tambor id, id, id; F. C S., s[m. cinco cuñetes id, id, id; S. W. W.[G. Z. C., núm. 3497; una barrica; G. M. C., s[m. un cajón id, id, id; en diamante, H., s[m. un cajón id, id, id; H. L., núms, 4 y 5, dos cajones id, id, id; H. B. M., núm. 111, un cajón id, id, id; en diamante, G. S.[H núm. 4586, un id, bulto id, id, id; S. S., núms. 1131[1179, un bulto id, id, id; J. A. F., núm. 456. un casco id, id, id; en triángulo, C. A.[J. L., s[m. dos cajones id, id, id; en diamante, K., núms. 165, 160, 156, 168, 171, cinco cajones id, id, id; en diamante, núms. 166, 159, 162, 139, 141, seis cajones id, id, id; en diamante, K., núms. 167, 163, dos cajones id, id, id; L. C., núm. 12, un cajón id, id, id; en diamante, J. F.[J. P., núms. 74, 76, 77, 78, 20, cinco fardos id, id, id; S., núm. 30, un bocoy id. id, id; M.[F. C.[B., núm. 300, un bulto id. id, id; P. S., slm. un casco id, id, id; W. K.[P. F, R., núms. 1640, 6, siete cajones id, id, id; s[m. Chuk Brooch, una barrica id, id, id; E. Erboch, s[m. un cajón id, id, id; R. Santos, s[m. una barrica id, id. id; L. O. Langer, s[m. un cajón id, id, id, R. J. S., c[m. un cajón id, id, id; S. I., núm. 39, un cajón id, id, id; S. F. G., núm. 1461, un cajón id, id, id; S. D., núm, 26 628, un cajón id, id, id; Z. M. C., núm. 1181, un bulto id, id, id; A. G., c[m. catorce fardos; M. K. G., núm. 1, un cajón id, id, id; G. M. M. G., c[m. un cajón id, id, id; J. H., núm. 999. un cajón id, id, id; en diamante, Z., núm. 4, un casco id, id, id; c[m. cinco tarros id, id,

id; sım. un bulto id, id, id; cım. un bulto id, id, id; cım. un cajoncito id, id, id; núm. 306, un cajón, id, id, id; sım. un cajón id, id, id; sım. un cajón id, id, id; sın. un bulto id, id, id; sım. un fardo id, id, id; sım. una bolsa id, id, id; sım. una barrica id, id, id; sım. 1x1.31 R°, 20 K°, dos barricas id, id, id; sım. una bolsa; sım. un casco id, id, id; sım. una maquinaria id, id, id; sım. ocho bultos id, id, id; un casco, id, id, id; sım. un casco id, id, id; sım. casco id, id, id; sım. seis bolsas id, id, id; sım. cinco atados id, id, id; sım. un atado id, id id; sım. un casco id, id, id; sım. un casco id, id, id; sım. dos fardos id, de id; sım. una bordalesa id, id, id; sım. iid, fardos id, id, id; sım. cuatro bultos ,is id, id; sım. dos bultos id, id, id; sım. tres bultos id, id, id; sım. dos cascos id id, id; sım. una barrica id, id, id; sım. un esqueleto porrones id, id, id; cım. un cajón id, id, id; sım. dos cajones id, id, id; sım. tres cajones id, id, id; sım. un cajón id, id, id; sım. cinco cascos id, id, id; sım. dos cascos id, id, id; sım. un casco id, id, id; sın. un bulto id, id id; sım. dos bultos id, id, id; sım. dos cajones id, id, id; sım. un cajón id, id, id; sım. núm. 7, dos cascos id, id, id; sım. un bocoy id. id, id; sım. un casco id, id, id.—4ª subdivisión de Lanús: W. 113[1 un cj. sin vapor sin entrada y sin registro; D. P. 43 k[104, un cajón id, id, id; M. E. 85[23, 85[25 dos cajones id, id, id; R. R. sım, un cajón id, id, id; T. W. 118[161, un cajón id, id, id; J. R. A. 75k[3175, un casco id, id, id; A. P. 11k[2 un cajón id, id, id; C. G. N. 79[54, un cajón id, id, id; C. sım, 53[1, un cajón id, id, id; C. R. S. número 23.749, una barrica id, id, id; C. sım, 31[1, un cajón id, id, id; D.[P. C. C. 20k[46, un cajón id, id, id; en triángulo, núm. 18 D. sım, 31[1, un cajón id, id, id; E. F. C., 18k[503, un cajón id, id, id; F. C. S. O., 157k[1614, un cajón id, id, id; H. R., sım, 105[1, una barrica id, id, id; J. B. M. C., 118[44, un casco id, id, id; J. A. B. C., 50[1, un cajón id, id, id; N. C. L., 40[1, un cajón id, id, id; P. C., sım, 30k[1, un cajón id, id, id; P. B.[B. A. 1814[18, 25[27, 50[3, 46[19, 55[1, 36[1, seis cajones id, id, id; R. B., sım, 16[1, un cajón, id, id, id; R. P. C., 45[1, 48[1, dos cajones, id, id, id; B. Laks, sım, 9k[1, un cajón, id, id, id; geobellons, 145[86, un cajón, id, id id; Moore y Tudor, 11[1, un cajón, id, id, id; Wooley y Cía., 87[1, un cajón, id, id, id; R. M., 70[1, un cajón id, id, id; M. J. K., Senthant, 8[1, un cajón id, id, id; R. R. C., 40k[1, un cajón, S. H. C., 15[1, un cajón, id, id, id; en dos triángulos, S. C.[S., 39[1, un cajón id, id, S. C., 112[80, dos cajones, id, id, id; V. E. C. sım, 134[1, un cajón, id, id, id; W. H. C., sım, seis tambores, id, id, id; W. D., 204[1, un cajón, id, id, id; W. R. C., sım 106[1, un cajón, id, id, id; W. F. 35[1, un cajón, id, id, id; N. C., 25[1, un cajón, id, id, id; W. R., 37k, un cajón, id, id, id; B. P., sım, un cajón, id, id, id; F. C. C. O. A., un cajón, id, id, id; F. F., núm. 208, 205, dos cajones, id, id, id; G. B., núm. 1000, un cajón, id, id, id; C. V. núm. 280, un cajón, id, id, id; H. Y., núm. 1099, una bolsa, id, id, id; J. M., núm. 12, un casco, id, id, id; L. B., sım, un casco id, id, id; I. S. F., sım, núm. 7, siete bultos id, id, id; L. M., sım, quince cajones id, id, id; 230, núm. 4., un bulto id, id, id; sım, diez bultos id, id, id; R., sım, doce bultos id, id id; Sub. Dep: N. U. F. S. C., sım, 77[1, un cajón id, id, id; R. N. C., núm. 260, un cajón id, id, id; T., sım, un casco id, id, id; W.[C. T., 1, 2, 3, tres cascos id, id, id; sım, un cajón id, id, in; sım, dos barricas id, id, id; sım, 108[1, un casco id, id, id; sım, 164[1, un casco id, id, id; sım, 60[1, 63[1, dos cuñetes id, id, id; sım, 30[1, una barrica id, id, idem, sım, 36[1, 177[1, dos barricas sım, dos barricas id idem, id, sım, 10[1, un cuñete id id id, sım, 30[1 una barrica id id id, sım, 137[1, 28[1, 2 cascos, id id, id; sin marca, dos cascos id, id, id; sım, veintitrés tarros, id, id, id; sım, un casco, id, id, id; un bulto, id, id, id; siete atados, id. id, id; sım, 35[1, un cajón, id, id, id; sım, 64[1, 41[1, dos líos, id, id, id; sım, dos cajones id, id, id; sım, 150[1, un casco, id, id, id; sım, 58[1, un casco id, id, id; sım, 30[1, un cajón, id, id, id; sım, 78[1, 1 casco, id, id, id; sım, una bolsa, id, id; sım, 86[1, una barrica, id, id, id; sım, 193[1, 208[1, dos cascos, id, id, id; sım, quince bultos, id, id, id; sım, 1, un fardo, id, id, id; sım, una bolsa. id, id, id; sım, un bulto, id, id, id; sım, tres bultos, id, id, id; sım, dos bultos, id, id, id; sım, bsa. una id, id; sım, cinco bultos. id, id, id; sin marca, un lío, id, id, id; sım, 4, cuatro líos, id, d; sım, 1, un lío, id, id, id; sım, 8, ocho bultos, id, id, id; sım, un rollo alambre, id, id, id; sım, un bulto, id, id, id; sım, 2, dos líos, id, id, id; sım, un fardo, id, id, id; sım, 2, dos bolsas, id, id, id; sım, 6, seis rollos, id, id, id; sım, dos bultos, id, id, id; sım, un bulto, id, id id; sım, dos barricas, id, id, id; sım, veinticinco bultos, id, id, id; sım, un bulto, id, id, id; sım, 59, cincuenta y nueve bultos, id, id, id. sım, un bulto, id, id, id; sım, un cajón, id, id, id; sım, 13[1, un cajón, id, id, id; sım, un rollito id id id; sım, 10[1, 1 cajoncito, id id id.—*S. Burgos César.*

j 18

Ministerio de J. C. é I. Pública

Cuerpo de Inspectores de sociedades anónimas

Se previene á las personas que forman parte de los directorios de las sociedades anónimas que á continuación se enumeran, que en vista del resultado negativo de la citación que se ha hecho á aquellas cuyo domicilio ha podido averiguarse, y de la imposibilidad de conocer el de la mayor parte, así como de ignorarse el local ú oficina en que deben funcionar, el Cuerpo de Inspectores de sociedades anónimas ha resuelto citarlas á su despacho, *Casa de Gobierno, Departamento de Justicia*, para que comparezcan en el término de un mes, contado desde la fecha de este aviso, á dar explicacion y respecto del estado de las respectivas sociedades, en la inteligencia de que si así no lo hicieran, se pedirá á quien corresponda la derogación del decreto que autorizó á esas sociedades para constituirse en persona jurídica.

Los directores que se citan, son los de las sociedades siguientes:

Terrenos carboníferos.
Talleres mecánicos nacionales.
Progreso agrícola industrial.
El arenal nuevo.
La congeladora argentina.
Lavaderos nacionales de lana.
La comercial argentina.
Expreso del Plata.
La económica argentina.
Saladero Corrientes.
La suiza.
La protectora argentina.
Compañía mercantil del Chubut.
Terrenos puerto de Buenos Aires.
Compañía electro-química argentina.
Navegación del alto Paraná.
La Patria (Diario).
El Censor (Diario).
La Anglo-Argentina (Tierras).
Colonizadora de Misiones.
El Progreso Nacional.
La Noruega, (Carpintería mecánica).
Cooperativa de cristalería.
Instituto Politécnico Cartógrafo Nacional.
La Propiedad, (Locación y ahorros).
La heladora cooperativa.
Hornos de ladrillos de la capital.
La arenera de Olivos.
La República, (Diario).
Empresarios constructores.
Colonizadora agrícola bonaerense.
Fomento agrícola.
L'Independent, (Diario).
La tejedora argentina.
La protectora agrícola.
Cooperativa de suministros económicos.
La Unión industrial, (Alcoholes).
La Sud-Americana, (Haciendas).
Molino modelo.
Compañía etnológica de Mendoza.
Cooperativa de consumo de carnes.
La vinicultora.
Cooperativa vinícola argentina.
El lavadero.
Canteras y arenales de Solís.
La higiénica.
Colonizadora de Río Colorado.
Criadero de ostras en el Tuyú.
La San Borombón.
La única, (lavadero á vapor).
La Filadelfia, (Tierras).
Fábrica nacional de ladrillos.
La capital, (Tierras).
La propiedad.
Tierras, canales y colonias de la República Oriental.
Exportadora de ganados.
La Pampa, (Diario).
Lloyd argentino.
Trabajos públicos.
Irrigadora del Río Negro.
La remolcadora.
Crédito territorial santafesino.
Elaboradora de mármoles.
Avenida de Mayo.
Cooperativa de consumos de obreros.
Compañía nacional industrias unidas.
La económica.
Compañía nacional de ómnibus G. Hanson Cabs.
La Rápida.
La Porteña, (Pieles).
Tramway á vapor Ciudad del Uruguay.
Colonia Juárez Celman.
rédito popular territorial.
lora (ladrillos).
Villa Constitución.
Unión meridional.
Compañía de tierras y colonización.
Lavadero á vapor «El Argentino.»
Compañía ganadera y colonizadora del Salado.
Construcciones metálicas.
Compañía nacional de ómnibus.
Protectora del hogar.
La Introductora.
La Cooperativa argentina (Metales).
Fomento de Balvanera.
Compañía argentina de pesca marítima.
La avicultora modelo.
Emporio Industrial Argentino.
Unión Fluvial.
Cooperativa de Consumos.
La Italo-Argentina (Tierras).
La Obrera Económica.
La Constructora del Oeste.
La Valorizadora.
Compañía Colonizadora del Chaco Central.
La Colonizadora de Santa Fe.
Minas carboníferas Las Hermanas.
La Operaria Mecánica.
Le Printemps.
Lavaderos Argentinos.
Territorial de Mendoza.
La Unión (establecimiento tipográfico).
Colonizadora Americana.
La Progresiva (cloacas).
La Constructora Marítima.
Emporio Artístico (casa de remates).
Imprenta y litografía Mariano Moreno.
La Bonaerense (carruajes de alquiler).
Cooperativa de Almacenes Limitada.
Constructora de Miramar.
Cooperativa de Calzado.

Cooperativa de Suministros Económicos en general.
La Constructora de Morón.
La Alimentadora Popular.
La Cosmopolita.
La Agricultora.
La Constructora de San Martín.
Cooperativa de almacenes y tiendas.
La granadora argentina.
La luz de la esperanza.
San Juan (maderas y azúcar).
La argentina (caja de ahorros).
Compañía de tierras de Santa Fe.
La editora sud-americana.
La argentina (cristales).
Cooperativa de fotografía é imprenta.
La porteña (almacenes al norte).
Taller nacional de encuadernación.
Cervecería alemana.
La querandí (pintura, etc.).
La unión (ladrillos).
Los veinte unidos (café y restaurant).
Compañía nacional de tramways de circunvalación.
Cooperativa de almacenes.
Pampa (imprenta).
La útil (lavado y planchado).
La andina.
La Buena Esperanza (Tierras).
Compañía Santafecina.
La Agrícola é Industrial.
Farmacia Central Argentina.
La Industria Tipográfica.
Cooperativa Agrícola.
Restaurants Económicos.
Buenos Aires Ilustrado.
Compañía Colonizadora del Limay.
La Revendedora.
Elaboradora Química Industrial.
Liberi Moratori.
Panificación Mecánica á vapor.
Cooperativa de sastrería.
Cooperativa de carruajes de alquiler.
La abastecedora.
Colonizadora correntina.
Empresa de obras públicas del Brasil.
Compañía nacional de tierras de Belgrano.
Cooperativa de camisería.
Centro vinícola.
La positiva (ladrillos).
El hogar (cooperativa de alimentos).
La importadora argentina.
La central (confitería).
Crédito inmobiliario.
La argentina (combustibles).
La importadora.
Minerva Moreno.
Sociedad de importación.
La americana (maderas).
El salón argentino.
La portería (vinícola).
Productora y constructora nacional.
Compañía Delacre del extracto de carne.
La nacional argentina.
Compañía gas y cocke de Barracas al Sud.
Fábrica central de garruchos.
La nacional prusiana.
Minas y fundiciones de la República Argentina.
Compañía exploradora central argentina.
Transportes fluviales.
Compañía de tierras del gran sud de Santa Fe y Córdoba.
Minas de oro del Río de oro.
Banco popular de tierras y edificación.
Banco unión industrial.—Buenos Aires, Junio de 1895. v.25jl.

Inspección General de Colegios nacionales y escuelas normales

LICITACIÓN

El 2 de Julio, á las 3 de la tarde. se recibirán propuestas para la provisión de textos y útiles destinados á los colegios nacionales y escuelas normales. El pliego de condiciones puede consultarse todos los días en la misma oficina de 12 á 5 p. m.—*El Inspector general.*

Consejo Nacional de Educación

LICITACIÓN

Llámase á licitación, por el término de treinta días, para la ejecución de las obras necesarias en las escuelas superiores del 12° distrito (calle Entre Ríos, números 1317 y 1385), de acuerdo en todo con los planos y especificaciones formulados por el ingeniero señor Antonio J. Carvalho; los que estarán á disposición de los interesados todos los días hábiles, de 12 m. á 4 p. m., en la secretaría del Consejo, Paraguay y Rodríguez Peña. El acto de la licitación tendrá lugar el día 11 de Julio próximo, á las 2 p. m., en la misma secretaría, no tomándose en consideración sino las propuestas que estén en forma y acompañadas del depósito que marca la ley y en el sello correspondiente.—Buenos Aires, Junio 15 de 1895. —*El secretario.*

v.11jl.

Ministerio de Guerra y Marina

Comisaría General de Guerra

LICITACIÓN

El 10 de Julio próximo, á las 2 p. m., tendrá lugar una licitación pública por pliegos cerrados, para la provisión de 300 mantas tapacaballo, con destino al servicio de la caballada del regimiento 2° de caballería de línea.

Por datos y pliego de condiciones, los interesados deben ocurrir á esta comisaría hasta el día viernes 10 de Julio.—Junio 10 de 1895.—*El comisario general.*

LICITACIÓN

El 26 de Julio próximo á la 1 p. m., tendrá lugar una licitación pública, por pliegos cerrados, para la provisión de 297 pares de botas de parada, con destino al regimiento 3° de artillería á caballo—Por datos y pliegos de condiciones. los interesados deben ocurrir á esta Comisaría hasta el dia 25.

Buenos Aires, Junio 26 de 1895.—*El Comisario general.*

LICITACIÓN

El 27 de Julio próximo, á la 1 p. m., tendrá lugar una licitación pública por pliegos cerrados, para la provisión de 283 forros de colchonetas, con destino al regimiento 1° de caballería de línea. Por datos y pliego de condiciones, los interesados deben ocurrir á esta Comisaría hasta el día 26.

Buenos Aires, Junio 26 de 1895.—*El Comisario general.*

LICITACIÓN

El 26 de Julio próximo á las 2 p. m. tendrá lugar una licitación pública, por pliegos cerrados, para la provisión de equipos al regimiento 3° de artillería á caballo. Por datos y pliego de condiciones, los interesados deben ocurrir á esta Comisaria hasta el día 25.

Buenos Aires, Junio 26 de 1895.—*El Comisario general.*

LICITACIÓN

El 27 de Julio próximo, á las 2 p. m., tendrá lugar una licitación pública, por pliegos cerrados para la provisión de 313 colchonetas, con destino al 1er. batallón del 3er. regimiento de infantería de línea.

Por datos y pliego de condiciones, los interesados deben ocurrir á esta Comisaría hasta el día 26.

Buenos Aires, Junio 26 de 1895.—*El Comisario general.*

LICITACIÓN

El 29 de Julio próximo á las 2 p. m., tendrá lugar una licitación pública, por pliegos cerrados, para la provisión de 361 mantas para caballo, con destino á la caballada del regimiento 1° de artillería de montaña. Por datos y pliego de condiciones, los interesados deben ocurrir á esta Comisaría hasta el día 27.

Buenos Aires, Junio 27 de 1895.—*El Comisario general.*

LICITACIONES

El 2 de agosto próximo á las 2 p. m. tendrá lugar una licitación pública para la provisión de 400 colchonetas con destino al regimiento 2° de caballería de línea; otra el 3 á la misma hora por 300 mantas de caballo para el 9° de la misma arma, y otra el 5 á igual hora por 320 mantas de caballo para el regimiento 7° de la misma arma.

Por datos y pliego de condiciones los interesados deben ocurrir á esta comisaría.

Buenos Aires, Julio 2 de 1895.—*El comisario general.*

Comisaria General de Marina

LICITACIÓN

El día 22 de Julio próximo á las 2 p. m. tendrá lugar en la Subsecretaría de marina, la licitación pública para la provisión de colchonetas y fundas con destino al batallón artillería de marina.

Los pliegos de condiciones se hallan á la disposición de los interesados en la Contaduria de la Comisaría general de marina, Paseo de Julio número 564.—Buenos Aires Junio 22 de 1895.—*El comisario general.*

LICITACIÓN

Provisión de muebles

El día 20 del mes de Julio próximo, á las 2 p. m., tendrá lugar en la Sub-secretaria del Departamento de marina, la licitación pública para la provisión de muebles de escritorio y comedor con destino á los talleres de marina.

Los pliegos de condiciones se hallan á disposición de los interesados en la Contaduría de la Comisaría general de marina, Paseo de Julio 564.—Buenos Aires Junio 20 de 1895.—*El comisario general.*

v.20 jl.

Se hace saber que la licitación de muebles con destino á los Talleres de marina, que debía tener lugar el día 20 de Julio próximo, queda transferida para el día 5 del mismo.—Buenos Aires. Junio 26 de 1895.—*El comisario general de marina.*

Estado mayor general de marina

Debiendo dar cuenta á la superioridad del expediente, relativo á los premios concedidos por el apresamiento de los cargamentos de huano, realizado en la Costa del Sud por el crucero «25 de Mayo», se cita por última vez, y por el término de treinta días, para que se presenten á cobrar sus premios en la División Administración de este Estado mayor, las clases y personal de marinería q' teniendo derecho á él aún no lo hubiesen percibido; pasado dicho término será elevado el expediente y reintegrado á la Tesorería general el saldo que por dicho motivo existe.—Buenos Aires, Junio 6 de 1895.—El Jefe de la División.—*Eusebio Rodríguez Cabello.*

V 5 Jl